Il N. 5868 della Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene la seguente legge:

VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;

Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1. Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intera esecuzione al trattato di commercio e navigazione tra l'Italia e la Spagna, firmato a Madrid il 22 febbraio 1870, seguito da un articolo addizionale e dalla tariffa delle dogane spagnole promulgata in Ispagna il 12 luglio 1869, da una dichiarazione in data 4 aprile 1870 e da un altro articolo addizionale in data 30 giugno dello stesso anno, e le cui ratificazioni furono ivi scambiate il 10 settembre 1870.

Art. 2. Il trattato stesso entrerà in vigore il 1° ottobre prossimo venturo.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Firenze addì quindici settembre milleottocento settanta.

VITTORIO EMANUELE.

VISCONTI-VENOSTA.

VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

A tutti coloro che le presenti vedranno salute.

Un trattato di commercio e navigazione essendo stato conchiuso tra l'Italia e la Spagna e dai rispettivi plenipotenziari sottoscritto a Madrid il ventidue febbraio del corrente anno milleottocento settanta.

Trattato del tenore seguente:

Sua Maestà il Re d'Italia e Sua Altezza il Reggente della Nazione Spagnuola per la volontà delle Cortes Sovrane, egualmente animati dal desiderio di stringere vieppiù i legami di amicizia e di reciproca simpatia che uniscono le due Nazioni, e volendo promuovere lo sviluppo e l'incremento delle relazioni commerciali e marittime tra i due Stati, hanno deliberato di conchiudere un trattato di commercio e di navigazione, nominando a tale effetto a loro Plenipotenziari, cioè:

Sua Maestà il Re d'Italia:

Il signor Marcello Cerruti, cavaliere Gran Croce dell'Ordine dei Santi Maurizio e Lazzaro e d'Isabella la Cattolica, Suo Inviato straordinario e Ministro Plenipotenziario presso Sua Altezza il Reggente della Nazione Spagnuola, ecc.; e Sua Altezza il Reggente di Spagna, il signor Don Praxedes Matteo Sagasta, cavaliere Gran Croce dell'Ordine di Nostra Signora della Concezione di Villa-Viciosa di Portogallo, deputato alle Cortes Costituenti, già Ministro dell'Interno, Ministro di Stato, ecc.

I quali, dopo di avere scambiati i rispettivi loro pieni poteri, e trovatili in buona e debita forma, hanno convenuto nei seguenti articoli:

Art. 1. Vi sarà fra tutti gli Stati delle due alte parti contraenti piena ed intera libertà di commercio e di navigazione. I sudditi dell'uno e dell'altro paese godranno nel territorio dell'altro degli stessi diritti, privilegi, libertà, favori, immunità ed esenzioni in materia di commercio e di navigazione di cui godono o godranno i nazionali, con le riserve che sono specificate nei rispettivi articoli di questo trattato.

Art. 2. I bastimenti italiani che entreranno in zavorra o con carico nei porti di Spagna o delle sue province ultramarine o che ne usciranno, e reciprocamente i bastimenti spagnuoli che entreranno in zavorra o con carico nei porti italiani o che ne usciranno, così per mare come per fiumi o canali, qualunque sia il luogo di loro provenienza o destinazione, vi avranno trattamento perfettamente uguale a quello accordato ai bastimenti nazionali, e non potranno essere sottoposti, così all'entrata come durante il loro soggiorno ed all'uscita, a diritti di faro, di tonnellaggio, di fanali, di pilottaggio, di segnali, di moló, di porto, di pedaggio, di quarantena, di spedizione, di ancoraggio, di rimorchio, di cataratta, di canali, di salvataggio, di deposito, di patente, di navigazione, ed infine a diritti e carichi di qualsiasi natura e denominazione ai quali può assoggettarsi un bastimento, percepiti e stabiliti in nome ed a profitto del Governo, di pubblici funzionari, di comuni o stabilimenti qualsiansi, diversi o maggiori di quelli che sono attualmente o vengano in avvenire imposti ai bastimenti nazionali.

Art. 3. Saranno tenuti come spagnuoli in Italia e come italiani in Ispagna i bastimenti che navigano sotto le rispettive bandiere e che sono muniti delle carte di bordo o dei documenti richiesti dalle leggi di ciascuno dei due Stati per giustificare la nazionalità dei legni di commercio.

Art. 4. Saranno interamente esenti dal diritto di tonnellaggio e spedizione:

1° I bastimenti che, entrati in zavorra in un porto o rada qualsiasi, ripartiranno in zavorra;

2° I bastimenti che, passando da un porto di uno dei due Stati in altro o diversi porti del medesimo Stato, sia per isbarcarvi tutto o parte del loro carico, sia per comporvi o completarvi il carico, giustificheranno di aver già pagati questi diritti;

3° I bastimenti che, entrati con carico in un porto, sia volontariamente, sia in approdo forzato, ne usciranno senza avervi fatto operazioni di commercio.

Non saranno considerate, in caso di approdo forzato, come operazioni di commercio lo sbarco ed il ricarico delle merci per riparazione della nave, il trasbordo sovr'un'altra nave, in caso di innavigabilità della prima, le spese necessarie per le vettovaglie dell'equipaggio e la vendita delle merci avariate, allorchè l'amministrazione delle dogane vi avrà prestato il suo assenso.

Art. 5. In tutto ciò che concerne il collocamento delle navi, il loro carico e discarico nei porti, radi, seni e baie, e generalmente per tutte le formalità e disposizioni qualsiansi cui possono essere sottoposte le navi mercantili, il loro equipaggio ed i loro carichi, si conviene che non verrà accordato ai legni nazionali alcun privilegio o favore che non sia ugualmente acconsentito a quelli dell'altro Stato, essendo precisa volontà delle parti contraenti, che anche per questo rispetto, i loro bastimenti siano trattati sul piede della più perfetta uguaglianza.

Art. 6. Le navi da guerra dei due Stati riceveranno nei porti rispettivi il trattamento accordato a quelle della nazione più favorita.

Art. 7. I prodotti del suolo e dell'industria e gli oggetti di qualsiasi specie e natura importati nei porti italiani con bastimenti spagnuoli e reciprocamente i prodotti del suolo e dell'industria e gli oggetti di qualsiasi specie e natura importati nei porti della penisola spagnuola ed isole adiacenti con bastimenti italiani, qualunque sia l'origine e da qualsiasi paese abbia luogo l'importazione, non pagheranno diversi o maggiori diritti d'entrata, nè saranno sottoposti ad altri carichi e formalità che se fossero importati sotto la bandiera nazionale.

Ciò non ostante, fino al 1° gennaio 1872 le merci specificate nella disposizione terza della tariffa spagnuola annessa al presente trattato pagheranno in Ispagna, come misura di transizione, allorchè saranno importate in bastimenti italiani, una piccola sopratassa graduale fissata dalla detta disposizione.

Se si arrivasse a ribassare o sopprimere questa sopratassa prima della citata epoca in favore della bandiera di una terza nazione, la bandiera italiana avrà diritto allo stesso ribasso o soppressione.

I prodotti del suolo e dell'industria e gli oggetti di qualsiasi specie e natura che potranno essere legalmente esportati o riesportati dai porti dell'una delle parti contraenti con bastimenti nazionali, potranno essere ugualmente esportati o riesportati con bastimente dell'altro Stato senza pagare diversi o maggiori diritti e senza essere sottoposti ad altri carichi o formalità, che se l'esportazione o riesportazione degli stessi oggetti avesse luogo con bastimenti nazionali.

Art. 8. Le merci introdotte nei porti italiani e spagnuoli con bastimenti dell'uno e dell'altro Stato potranno essere trattenute in deposito, avviate in transito o riesportate, secondo le norme generali fissate da ciascheduno dei due paesi, senza che sieno sottoposte a diritto alcuno di deposito, di magazzinaggio, di verificazione, di sorveglianza od altri carichi della medesima natura, diversi o maggiori di quelli a cui saranno sottoposte le merci introdotte con bastimenti nazionali.

Art. 9. Gli oggetti di qualunque classe provenienti dall'uno dei due Stati o ad essi diretti, che possano transitare sul territorio dell'altro conformemente alle disposizioni generali vigenti nello stesso, saranno esenti da ogni diritto di transito.

Il trattamento della nazione più favorita è reciprocamente garantito al commercio di ciascuno dei due Stati per quanto concerne il transito.

Il trattamento delle armi e delle munizioni da guerra rimane sottoposto esclusivamente alle leggi e regolamenti dello Stato in cui s'importino.

Art. 10. Si conviene fra i due Stati che i bastimenti di ognuna delle parti contraenti, i quali entrino nei porti dell'altra per isbarcarvi una parte soltanto del loro carico, potranno, uniformandosi alle leggi e regolamenti del paese, ritenere a bordo il rimanente del carico destinato ad altro porto dello stesso Stato o di un altro; o riesportarlo senza essere tenuti a pagare diversi o maggiori diritti di quelli che verrebbero nello stesso caso corrisposti da bastimenti nazionali.

Parimente s'intenderà agli stessi legni permesso di incominciare il loro carico in un porto e di continuarlo o completarlo in altro o parecchi porti del medesimo Stato, senza essere tenuti al pagamento di diversi o maggiori diritti di quelli che si pagherebbero dai bastimenti nazionali.

Rimane inteso che tutto quanto precede non è applicabile al commercio e navigazione di cabotaggio, che ciascuna delle due parti contraenti si riserva a se stessa, e regolerà in base alle proprie leggi.

Art. 11. Le alte parti contraenti convengono che non si potrà da alcuna di esse imporre al commercio ed alla navigazione dell'altra verun diritto nuovo o maggiore, nè verun impedimento o restrizione qualsiasi che non sia in uguaglianza di condizioni, e nell'istesso tempo e misura applicabile al commercio ed alla navigazione di tutte le altre nazioni.

Nessun favore, immunità o privilegio potrà essere da una delle parti accordato ai sudditi di un altro Stato qualsiasi, e nessuna agevolezza o riduzione di diritti, così alla importazione come alla esportazione, potrà venire concessa al commercio ed alla navigazione di un altro Stato qualunque, senza che uguale vantaggio o riduzione sia immediatamente di pien diritto estesa ai sudditi, al commercio e alla navigazione dell'altra parte.

Art. 12. Nella spedizione delle mercanzie *ad valorem* e in tutte le questioni che potessero insorgere fra gli interessati e le amministrazioni doganali, ognuno dei due paesi agirà in base alle proprie leggi, con intelligenza però che il trattamento applicato da una parte alle merci portate sotto bandiera dell'altra non sarà meno favorevole di quello applicato alla bandiera nazionale o a quella della nazione più favorita.

Art. 13. I sudditi di ciascuno dei due Stati godranno sul territorio dell'altro degli stessi diritti che competono ai nazionali per tutto quanto concerne la proprietà delle marche di fabbrica o di commercio, dei disegni o modelli industriali o di fabbrica di qualsiasi specie.

Art. 14. I viaggiatori di commercio italiani i quali viaggiano in Spagna per conto di una casa italiana o di una casa stabilita in Italia, e reciprocamente i viaggiatori di commercio spagnuoli che viaggiano in Italia per conto di una casa spagnuola o di una casa stabilita in Spagna, saranno, quanto alla patente, trattati come i viaggiatori di commercio nazionali.

Art. 15. Gli oggetti sottoposti a dazio di entrata che servano di campione e siano introdotti in Spagna da commessi viaggiatori di case italiane, e in Italia da commessi viaggiatori di case spagnuole, saranno ammessi nei due Stati col benefizio della temporaria gratuita importazione mediante le formalità di dogana necessarie per assicurarne la riesportazione e la reintroduzione in deposito, secondo i regolamenti del rispettivo Stato.

Art. 16. Le stipulazioni del presente trattato non sono applicabili alle provincie spagnuole d'oltremare per essere queste rette da leggi speciali; però gli Italiani godranno in esse i medesimi vantaggi commerciali e di navigazione che si concedono ai sudditi della nazione più favorita.

Art. 17. Il presente trattato rimarrà in vigore fino al primo gennaio milleottocentosettantasei ed anche oltre il detto termine, fino a che non siano decorsi dodici mesi dall'annunzio che l'una delle due parti contraenti avrà dato all'altra della sua intenzione di farlo cessare, ognuna di esse riservandosi la facoltà di fare all'altra una simile dichiarazione allo spirare dei cinque anni ed in ogni tempo ulteriore.

Art. 18. Il presente trattato sarà ratificato dalle parti contraenti, e le ratifiche saranno scambiate in Madrid nel più breve termine possibile.

In fede di che, i respettivi plenipotenziari lo hanno sottoscritto in doppio originale nelle due lingue e vi hanno apposto i loro sigilli.

Dato in Madrid, addì 22 febbraio 1870.

Firmato: M. CERRUTI.
(L. S.)

Firmato: PRAXEDES M. SAGASTA.
(L. S.)

Articolo addizionale.

La tariffa delle dogane di Spagna, promulgata con decreto delli 12 luglio 1869, del quale si unisce un esemplare al presente trattato, sarà considerata come parte integrante dello stesso ed avrà ugual forza e valore di questo.

Resta inteso che le tariffe convenzionali attualmente in vigore in Italia, o che si stabiliscano in appresso, saranno considerate come se fossero riprodotte in questo trattato.

Dato, ut retro.

M. CERRUTI.
(L. S.)

PRAXEDES M. SAGASTA.
(L. S.)

ARANCEL

para la exaccion de derechos de entrada en la peninsula é islas Baleares, à las mercancias extranjeras y de las provincias de Ultramar.

	Nº de la partida	ARTICULOS	UNIDAD	Derechos en Escs.	Mils.	Pesetas	Cént.
		CLASE PRIMERA.					
		Piedras, tierras, minerales, cristalería y productos cerámicos.					
		PRIMER GRUPO. — *Piedras y tierras empleadas en la construccion, las artes y la industria.*					
	1	Mármoles, jaspes y alabastros en tosco ó en trozos desbastados, escuadrados y preparados para darles forma	100 kilógs.	0	150	0	35
b	2	— dichos de todas clases cortados en losas, tablas o escalones de cualquier tamaño, sean ó no pulimentados	Idem	1	500	3	75
b	3	— dichos labrados en estátuas, bajo relieves y utensilios de cualquier clase, con adornos, follajes ó cinceladuras no expresados en otras partidas de este Arancel	Idem	3		7	50
*		Las demás piedras y tierras empleadas en la construccion, las artes y la industria	Idem	0	020	0	05
		SEGUNDO GRUPO. — *Carbon.*					
*	5	Carbones minerales y el coke	Tonelada de 1000 kilógs.	0	500	1	25
		TERCER GRUPO. — *Esquistos, betunes y sus derivados.*					
*	6	Alquitranes, breas, asfaltos, esquistos, betunes y petróleos brutos	100 kilógs.	0	100	0	25
	7	Petróleos y los demás aceites minerales rectificados, y la bencina	Idem	2	200	5	50
		CUARTO GRUPO. — *Minerales.*					
*	8	Minerales	Tonelada de 1000 kilógs.	0	100	0	25
		QUINTO GRUPO. — *Cristal y vidrio.*					
b	9	Vidrio hueco commun ú ordinario	100 kilógs.	3	200	8	
b	10	Cristal y el vidrio que le imita	Idem	18		45	
b	11	Vidrio y cristal plano	Idem	7		17	50
b	12	— dichos azogados, y los cristales para anteojos y relojes	Idem	32		80	
		SEXTO GRUPO. — *Barro obrado, losa y porcelana.*					
	13	Barro en azulejos, baldosas, baldosines, ladrillos, tejas, tubos y objetos semejantes	Idem	0	600	1	50
b	14	Loza de pedernal y el barro fino	Idem	15		37	50
a	15	Porcelana	Idem	21		52	50

	Nº de la partida	ARTICULOS	UNIDAD	Derechos en Escs.	Mils.	Pesetas	Cént.
		CLASE SEGUNDA.					
		Metales y todas las manufacturas en que entre un metal como principal elemento.					
		PRIMER GRUPO. — *Oro, plata y platina.*					
	16	Oro en alhajas ó joyeria, aunque tengan perlas ó piedras	Hectogramo	10		25	
	17	Plata en alhajas ó joyeria, aunque tengan perlas ó piedras	Idem	1	400	3	50
	18	Oro, plata ó platino labrados en otros objetos	Idem	0	800	2	
		SEGUNDO GRUPO. — *Hierros y aceros.*					
b	19	Acero en barras, planchas y muelles para carruajes	100 kilógs.	6		15	
b	20	Hierro colado en lingotes	Idem	1		2	50
b	21	— dicho en tubos de todas clases	Idem	1	875	4	70
b	22	— idem en manufacturas ordinarias	Idem	3		7	50
b	23	— idem en manufacturas finas, ó sean las pulimentadas con baño de porcelana y con adornos de otros metales	Idem	7		17	50
b	24	— en barras-carriles	Idem	3	200	8	
b	25	— en chapas desde 6 milímetros inclusive de grueso, y los redoblones	Idem	3	600	9	
b	26	— batido, estirado ó forjado, y el pudelado en barras de cualquiera figura, desde 144 milímetros inclusive de seccion	Idem	4	400	11	
b	27	— en barras de cualquiera figura hasta 144 milímetros de seccion; en chapas hasta seis milímetros de grueso, y los flejes	Idem	5	200	13	
a	28	— en alambre	Idem	3	200	8	
b	29	— en clavos y tornillos, aunque tengan cabeza de laton	Idem	8		20	
b	30	— en tubos	Idem	5	200	13	
b	31	— en manufacturas ordinarias, aunque tengan baño de plomo, estaño ó zinc, ó estén pintadas ó barnizadas; en tubos cubiertos de chapa de laton	Idem	9		22	50
b	32	— en manufacturas finas, ó sean las pulimentadas con baño de porcelana y con adornos de otros metales, y las de acero no expresadas en este Arancel	Idem	11		27	50
	33	— y acero en piezas inutilizadas, inclusas las barrascarriles	Idem	2		5	
	34	— Hoja de lata	Idem	7	500	18	75
	35	— dicha labrada	Idem	25		62	50
	36	Agujas, plumas, piezas para relojes y otros objetos análogos de hierro ó acero	Kilógramo	1	200	3	
	37	Cuchillos, trinchantes, navajas y cortaplumas de id.	Idem	0	400	1	
	38	Tijeras para costura	Idem	0	900	2	25
	39	Armas blancas y las hojas para las mismas	Idem	0	800	2	
b	40	— de fuego y los cañones y demás piezas concluidas para las mismas	Idem	2		5	
		TERCER GRUPO. — *Cobre y sus aleaciones.*					
	41	Cobre de primera fundicion y el viejo	100 kilógs.	5		12	50

	Nº de la partida	ARTICULOS	UNIDAD	Derechos en Escs.	Mils.	Pesetas.	Cént.
	42	Cobre y laton en barras y lingotes	100 kilogs.	9		22	50
a	43	— y laton en planchas y clavos y el alambre de cobre	Idem	20		50	
b	44	— dichos en tubos, piezas grandes á medio labrar, como tascos de bresaros, etc., y fondos de calderas	Idem	28		70	
	45	Alambre de laton	Idem	12		30	
	46	Bronce sin labrar	Idem	4		40	
b	47	Dichos metales labrados, y todas las aleaciones de metales communes en que entre el cobre ó el estaño	Idem	50		125	
	48	Plaqué de oro en hojas	Kilógramo	3	500	8	75
b	49	— labrado	Idem	14		35	
	50	— de plata en hojas	Idem	0	450	1	10
b	51	— labrado	Idem	3	700	9	25
		CUARTO GRUPO. — *Los demás metales.*					
	52	Estaño en lingotes	100 kilógs.	5		12	50
	53	— labrado	Idem	20		50	
	54	Plomo en galápagos ó pasta, planchas, láminas, tubos, balas y perdigones	Idem	0	600	1	50
a	55	— manufacturado	Idem	3	200	8	
	56	Zinc en barras, pasta ó torta	Idem	2	400	6	
b	57	— en planchas, clavos y alambre	Idem	6		15	
b	58	— en objetos manufacturados	Idem	10		25	
*	59	Todos los demás metales y aleaciones no expresados en planchas, pasta, clavos, etc.	Idem	0	600	1	50
	60	Dichos obrados	Idem	15		37	50
	61	Tela metálica	Kilógramo	0	200	0	50
b	62	— dicha obrada	Idem	0	400	1	
		CLASE TERCERA.					
		Sustancias empleadas en la farmacia, la perfumería y las industrias químicas.					
		PRIMER GRUPO. — *Drogas simples.*					
	63	Aceite de coco, palma, granos y semillas; el de linaza y los secantes	100 kilógs.	3	200	8	
*	64	Palos tintóreos y cortezas curtientes	Idem	0	100	0	25
b	65	Granza ó rubia	Idem	8		20	
	66	Simiente de sésamo, lino y demás semillas oleaginosas	Idem	0	400	1	
	67	Los demás productos del reino vegetal no expresados en otras partidas	Idem	4		1	
*	68	Productos del reino animal empleados en la medicina	Idem	1	200	3	
		SEGUNDO GRUPO. — *Colores, tintes y barnices.*					
*	69	Ocres y tierras naturales para pintar	Idem	0	050	0	10
	70	Añil y cochinilla	Idem	18		45	
	71	Extractos tintóreos	Idem	3		7	50
b	72	Grancina y la mezcla de esta materia y la rubia	Kilógramo	0	300	0	75
	73	Barnices	100 kilógs.	5		12	50
	74	Colores en polvo ó en terron	Idem	3		7	50
a	75	— preparados y las tintas	Idem	10		25	
a	76	— derivados de la hulla y los demás artificiales	Kilógramo	1		2	50
		TERCER GRUPO. — *Productos químicos y farmacéuticos.*					
	77	Acido muriático	100 kilógs.	0	600	1	50
	78	— nítrico	Idem	2		5	
	79	Acido sulfúrico	Idem	0	900	2	25
	80	Alumbre	Idem	0	600	1	50
	81	Azufre	Idem	0	500	1	25
	82	Barrillas naturales y artificiales	Idem	0	400	1	
	83	Carbonatos alcalinos, álcalis cáusticos y sales amoniacales	Idem	1	500	3	75
	84	Cloruro de cal	Idem	1		2	50
	85	— de potasio y el sulfato de sosa	Idem	0	200	0	50
	86	— de sodio (sal comun)	Idem	1	300	3	25
	87	Colas y albúmina	Idem	4		10	
	88	Fósforo	Kilógramo	0	200	0	50
	89	Nitrato de potasa (salitre)	100 kilógs.	1	500	3	75
	90	— de sosa	Idem	0	400	1	
	91	Oxidos de plomo	Idem	2		5	
	92	Sulfato y pirolignito de hierro	Idem	0	600	1	50
	93	Productos químicos no expresados	Kilógramo	0	040	0	10
	94	— farmacéuticos de uso exclusivamente medicinal. Avalúo.	Idem	20 por 100		20 por 100	
		CUARTO GRUPO. — *Varios.*					
b	95	Almidon	100 kilógs.	4		10	
	96	Féculas de uso industrial, dextrina y glucosa	Idem	0	500	1	25
b	97	Jabones	Idem	7	500	18	75
	98	Parafina, estearina y esperma de ballena en masas	Idem	10		25	
b	99	— dichas labradas	Idem	20		50	
b	100	Perfumería y esencias	Kilógramo	0	600	1	50
a	101	Pólvora para minas	Idem	0	125	0	30
	102	Pólvora para caza y mechas para minas	Idem	0	500	1	25
	103	Mezclas explosivas, cuya aplicacion es análoga á la pólvora	Idem	0	065	0	15
		CLASE CUARTA.					
		Algodon y sus manufacturas.					
		PRIMER GRUPO. — *Algodon en rama.*					
*	104	Algodon en rama	100 kilógs.	0	600	1	50
		SEGUNDO GRUPO. — *Hilados.*					
b	105	Algodon hilado y el torcido á uno ó dos cabos, para tejer, crudo, blanco ó teñido, hasta el núm. 35 inclusive	Kilógramo	0	500	1	25
b	106	— dicho id., desde el núm. 36 en adelante	Idem	0	700	1	75
b	107	— torcido á tres ó mas cabos para coser ó bordar, crudo, blanco ó teñido	Idem	1		2	50
		TERCER GRUPO. — *Tejidos.*					
b	108	Tejidos tupidos, llanos, crudos, blancos ó teñidos en piezas ó pañuelos hasta 25 hilos inclusive, contados en la trama y en la urdimbre en el cuadrado de 6 milimetros	Idem	1	200	3	
b	109	— dichos id., desde 26 hilos en adelante	Idem	1	075	2	70
b	110	Tejidos estampados, y los cruzados y labrados al telar hasta 25 hilos inclusive en la trama y en el urdimbre	Kilogramo	1	600	4	
b	111	— dichos idem id., desde 26 hilos en adelante	Idem	1	475	3	70
b	112	— dichos diáfanos, como muselinas, batistas, linones, organdíes y gasas de cualquiera clase	Idem	1	200	3	
b	113	Acolchados y piqués	Idem	1	800	4	50
b	114	Panas, veludillos y demás tejidos dobles para prendas de vestir	Idem	1	400	3	50
b	115	Tules	Idem	2		5	
b	116	Crochet en cualquiera forma, incluso las puntillas	Idem	1	200	3	
b	117	Puntillas de cualquiera clase, excepto las de crochet	Idem	2	500	6	25
b	118	Tejidos de punto en pieza, en camisetas y pantalones	Idem	1	050	2	60
b	119	— dicho en medias, calcetines, guantes y demás objetos	Idem	2	100	5	25
		CLASE QUINTA.					
		Cáñamo, lino, pita, yute y sus manufacturas.					
		PRIMER GRUPO. — *En rama.*					
	120	Abacá, pita y yute	100 kilógs	0	400	1	
	121	Cáñamo en rama y el rastrillado	Idem	4		10	
	122	Lino en rama y el rastrillado	Idem	1		2	50
		SEGUNDO GRUPO. — *Hilados.*					
	123	Hilaza de abacá, pita y yute	Idem	3		7	50
	124	— de cáñamo ó de lino	Idem	11		27	50
b	125	Hilo torcido de dos ó más cabos	Idem	49		122	50
b	126	Járcia y cordelería	Idem	8		20	
		TERCER GRUPO. — *Tejidos.*					
b	127	Tejidos llanos hasta 10 hilos inclusive	Kilógramo	0	500	1	25
b	128	— dichos de 11 á 24 inclusive	Idem	1		2	50
b	129	— dichos de 25 en adelante	Idem	1	700	4	25
b	130	— cruzados y labrados	Idem	0	800	2	
	131	Encajes	Idem	5		12	50
b	132	Tejidos de punto	Idem	2		5	
b	133	Alfombras	Idem	0	100	0	25
		CLASE SEXTA.					
		Lanas, cerda, pelos, crines y sus manufacturas.					
		PRIMER GRUPO. — *En rama.*					
	134	Cerdas, crines y pelos	100 kilógs	0	800	2	
a	135	Lana comun	Idem	11	200	28	
	136	— de las demás clases, y la larga para estambres	Idem	5		12	50
	137	— peinada y preparada para id.	Idem	12		30	
		SEGUNDO GRUPO. — *Hilados.*					
	138	Estambre hilado y torcido en bruto ó con aceite	Kilógramo	0	750	1	85
	139	— dicho limpio ó blanqueado	Idem	1	050	2	60
	140	— teñido	Idem	1	200	3	
		TERCER GRUPO. — *Tejidos.*					
b	141	Alfombras	100 kilógs.	70		175	
b	142	Mantas	Kilógramo	0	900	2	25
b	143	Tejidos de lana pura ó con mezcla de algodon, llanos y cruzados, aunque tengan pelo, como las bayetas y franelas; y las felpas ó terciopelos	Idem	2		5	
b	144	Paños delgados, casimires y lanas dulces, y los pañuelos alfombrados	Idem	3	200	8	
b	145	— gruesos, ordinarios y todos los demás tejidos del ramo de pañería	Idem	2	500	6	25
b	146	Tejidos bastos de pelo, tengan ó no mezcla de algodon	Idem	0	600	1	50
	147	— de cerda y crin	Idem	1		2	50
b	148	— de punto	Idem	1	600	4	
		CLASE SÉTIMA.					
		Seda y sus manufacturas.					
		PRIMER GRUPO. — *Hilados.*					
	149	Seda cruda é hilada sin torcer	Idem	0	600	1	50
	150	— dicha torcida hasta cuatro cabos inclusive	Idem	2	500	6	25
	151	— Idem id. de más de cuatro cabos	Idem	3	500	8	75
	152	Borra de seda hilada sin torcer	Idem	0	200	0	50
	153	— dicha torcida hasta cuatro cabos inclusive	Idem	0	600	1	50
	154	— Idem id. de más de cuatro cabos	Idem	1	800	4	50
		SEGUNDO GRUPO. — *Tejidos.*					
	155	Tejidos llanos ó cruzados	Kilogramo	7		17	50
	156	Terciopelos y felpas	Idem	10	500	26	25
	157	Tejidos de filoseda, borra ó escarzo de seda; los de seda cruda, y los de borra con mezcla de seda	Idem	3	600	9	
	158	Tules de seda ó de borra de seda	Idem	9		22	50
	159	Encajes y puntillas id. id.	Idem	11		27	50
b	160	Tejidos de punto id. id.	Idem	6		15	
		CLASE OCTAVA.					
		Papel y sus aplicaciones.					
		PRIMER GRUPO. — *Para imprimir y escribir.*					
	161	Papel continuo, sin cola y de media cola para imprimir	100 kilógs.	4		10	
b	162	— dicho para escribir, litografiar y estampar	Idem	10		25	
b	163	— recortado, el hecho á mano, el rayado y la cartulina	Idem	20		50	
		SEGUNDO GRUPO. — *Papel impreso, grabado ó fotografiado.*					
b	164	Libros, estén ó no encuadernados, y otros impresos en castellano	Idem	16		40	
	165	— Idem en idioma extranjero	Idem	4		10	
	166	Estampas, mapas y diseños	Kilogramo	0	500	1	25
		TERCER GRUPO. — *Papel para decorar habitaciones.*					
b	167	Papel estampado sobre fondo natural	100 kilógs.	11		27	50
b	168	— sobre fondo mate ó lustroso	Idem	20		50	
b	169	— con oro, plata, lana ó cristal	Idem	80		200	
		CUARTO GRUPO. — *Papeles varios.*					
b	170	Papel de estraza, secante, ordinario para empaquetar, de lija y el carton	Idem	5		12	50
	171	Los demás no tarifados	Idem	16		40	
		CLASE NOVENA.					
		Maderas y otras materias vegetales empleadas en la industria y sus manufacturas.					
		PRIMER GRUPO. — *Maderas.*					
	172	Duelas	Millar	3		7	50
	173	Tablas, tablones, vigas y viguetas	Metro cúbico	0	600	1	50

	Nº de la partida	ARTICULOS	UNIDAD	Derechos en Escs.	Mils.	Pesetas.	Cént.
	174	Palos redondos y la madera de figura para la construccion naval . . . Avalúo.	Uno	1 por 100		1 por 100	
*	175	Maderas para ebanisteria en troncos ó pedazos . . .	100 kilógs.	0	200	0	50
	176	— dichas aserradas en hojas . . .	Idem	1		2	50
b	177	Piperia armada ó sin armar . . .	Idem	4		10	
		SEGUNDO GRUPO. — *Muebles y artefactos.*					
a	178	Madera ordinaria, labrada en todo género de objetos, esten ó no torneados, pintados ó barnizados, y los listones moldurados y barnizados ó preparados para dorar. . .	Idem	7		17	50
a	179	Madera fina, labrada en muebles ú otros objetos torneados, tallados, pulimentados y barnizados; los de madera ordinaria chapeados de otras finas: los tapizados excepto con tejidos de seda, y los listones dorados . . .	Idem	14		35	
b	180	Dichos en los mismos objetos dorados; los que tengan embutidos de nácar ú otras materias finas y molduras de metal, y los tapizados con tejidos de seda . . .	Idem	40		100	
		TERCER GRUPO. — *Varios.*					
*	181	Carbon, leña y demás combustibles vegetales . . .	Tonelada de 1000 kilógs.	0	200	0	50
	182	Corcho . . .	100 kilógs.	0	200	0	50
	183	Aros, flejes y enrejados ó cercas . . .	Idem	0	500	1	25
*	184	Enea, esparto, crin vegetal, junco, mimbres y otras materias análogas . . .	Idem	0	100	0	25
		CLASE DÉCIMA.					
		Ganados, pieles y otros despojos empleados en la industria y sus manufacturas.					
		PRIMER GRUPO. — *Ganados.*					
b	185	Caballar . . . Caballos castrados que pasen de la marca .	Uno	40		100	
	186	Caballar . . . Los demás caballos y todas las yeguas. . .	Idem	6		15	
	187	Mular . . .	Uno	6		15	
	188	Asnal . . .	Idem	1		2	50
	189	Vacuno . . .	Idem	2		5	
a	190	Lanar y cabrio . . .	Idem	0	200	0	50
b	191	De cerda. . .	Idem	1		2	50
		SEGUNDO GRUPO.— *Peleteria y curtidos.*					
	192	Cueros y piele sin curtir . . .	100 kilógs.	3		7	50
b	193	— curtidos . . .	Kilógramo	0	500	1	25
b	194	— charoladas. . .	Idem	1		2	50
*	195	Pieles de abrigo y adorno . . .	Idem	0	200	0	50
b	196	Guantes de piel. . .	Idem	8		20	
b	197	Calzado . . .	Idem	3	500	8	75
b	198	Articulos del arte del guarnicionero y del talabartero. . .	Idem	1		2	50
		TERCER GRUPO. — *Plumas.*					
b	199	Plumas y sus manufacturas . . . Avalúo.	Idem	20 por 100		20 por 100	
		CUARTO GRUPO. — *Los demàs despojos.*					
	200	Grasas animales . . .	100 kilógs.	0	600	1	50
*	201	Ambar, ballena, carey, hueso, nácar y marfil en bruto ó cortados . . .	Kilógramo	0	020	0	05
	202	Cera sin labrar . . .	Idem	0	040	0	10
b	203	— labrada . . .	Idem	0	300	0	75
*	204	Guano y demás abonos . . .	100 kilógs.	0	020	0	05
	205	Tripas . . .	Idem	3		7	50
*	206	Despojos no comprendidos sin manufacturar . . .	Idem	0	200	0	50
		CLASE UNDÉCIMA.					
		Instrumentos de ciencias y artes, y las máquinas y aparatos empleados en la agricultura, la industria y los trasportes.					
		PRIMER GRUPO. — *Instrumentos.*					
b	207	Pianos. . .	Uno	100		250	
	208	Relojes de oro para bolsillo . . .	Idem	3		7	50
	209	— de plata y demás metales para id. . .	Idem	0	800	2	
	210	— de las demás clases . . . Avalúo.	Idem	20 por 100		20 por 100	
	211	Instrumentos de ciencias y artes . . . Avalúo.	Idem	10 por 100		10 por 100	
		SEGUNDO GRUPO. — *Aparatos y màquinas.*					
b	212	Básculas. . .	100 kilógs.	11		27	50
	213	Máquinas agricolas . . . Avalúo.	Idem	1 por 100		1 por 100	
	214	— motores . . . Avalúo.	Idem	2 por 100		2 por 100	
	215	— completas para toda clase de industrias. . . Avalúo.	Idem	6 por 100		6 por 100	
	216	— Piezas sueltas . . . Avalúo.	Idem	10 por 100		10 por 100	
	217	Aparatos aisladores, tensores, alambres, postes y demás piezas para telégrafos eléctricos . . . Avalúo.	Idem	3 por 100		3 por 100	
		TERCER GRUPO. — *Carruajes.*					
	218	Coches y berlinas de cuatro asientos, y las carretelas de dos tableros, con avances, capotas ó sin ellas, nuevos, usados ó compuestos. . .	Uno	400		1000	
	219	Berlinas de dos asientos, tengan o no bigotera; los ómnibus de más de 15 asientos, y las diligencias, nuevos, usados ó compuestos. . .	Idem	300		750	
	220	Carruajes de dos ó cuatro ruedas, sin tableros, tengan ó no capotas, cualquiera que sea el número de asientos; los ómnibus hasta 15 asientos inclusive, y los carruajes no expresados en las clases anteriores, nuevos, usados o compuestos. . .	Idem	125		312	50
	221	Carruajes para viajeros en ferro-carriles; los wagones de cualquiera clase para servicio de los mismos, y los carros para trasportar frutos y mercancias . . . Avalúo.	Idem	25 por 100		25	100
		CUARTO GRUPO. — *Embarcaciones.*					
b	222	Embarcaciones de madera hasta la cabida de 100 toneladas de un metro cúbico . . .	Ton^a mét^a	13		32	50
b	223	— de 101 a 300 toneladas . . .	Idem	10		25	
b	224	— de 301 en adelante id. . .	Idem	5		12	50
b	225	— de casco de hierro de cualquiera cabida que sean . . .	Idem	5		1[illegible]	[illegible] 50
	226	Despojos de buques náufragos. . . Avalúo.	100 kilógs.	8 por 100		8 por 100	

	Nº de la partida	ARTICULOS	UNIDAD	Derechos Escs.	Mils.	Pesetas.	Cént.
		CLASE DUODÉCIMA.					
		Sustancias alimenticias.					
		PRIMER GRUPO. — *Carnes y pescados.*					
b	227	Aves vivas y muertas y la caza menor. . .	Kilógramo	0	100	0	25
	228	Carne en salmuera ó salada en seco (tasajo) . . .	100 kilógs.	1		2	50
	229	Carne de las demás clases . . .	Idem	2		5	
a	230	Manteca de vacas. . .	Idem	16		40	
	231	Manteca de cerdo. . .	Idem	6	400	16	
	232	Bacalao y pez palo . . .	Idem	7		17	50
	233	Pescados frescos ó con la sal indispensable para su conservacion	Idem	0	400	1	
b	234	— salpresados, ahumados y escabenchados. . .	Idem	3	200	8	
	235	Mariscos. . .	Idem	1		2	50
		SEGUNDO GRUPO. — *Granos y legumbres.*					
b	36	Arroz sin cáscara . . .	Idem	3	200	8	
a	237	Avena, zahina y alforfon . . .	Idem	1	040	2	60
a	238	Cebada, centeno y maiz . . .	Idem	0	900	2	25
a	239	Trigo . . .	Idem	1	200	3	
a	240	Legumbres secas . . .	Idem	1	200	3	
		TRECER GRUPO. — *Hortalizas y frutas.*					
	241	Hortalizas . . .	Idem	0	500	1	25
	242	Frutas . . .	Idem	1		2	50
		CUARTO GRUPO. — *Coloniales.*					
	243	Azúcar sin refinar, producto y procediendo directamente de las provincias españolas de América. . .	Idem	7	600	19	
	244	— dicho de cualquier punto extranjero. . .	Idem	9	450	23	65
	245	— refinado y el cande, producto y procediendo directamente de las provincias españolas de América . . .	Idem	10	800	27	
	246	— dicho de cualquier punto extranjero. . .	Idem	12	900	32	25
	247	Cacao de todas clases procedente de los puertos de América.	Idem	22	500	56	25
	248	— procedente de los demás puntos . . .	Idem	24	500	61	25
	249	Café, producto y procediendo directamente de las provincias españolas de América . . .	Idem	7	400	18	50
	250	— de puntos extranjeros . . .	Idem	10		25	
	251	Canela llamada de Ceylan y sus semejantes . . .	Kilógramo	0	500	1	25
	252	— de las demás clases . . .	Idem	0	240	0	60
	253	Clavo de especia . . .	Idem	0	200	0	50
	254	Pimienta. . .	Idem	0	100	0	25
	255	Té . . .	Idem	0	600	1	50
		QUINTO GRUPO. — *Aceites y bebidas.*					
b	256	Aceite de comer. . .	100 kilógs.	10		25	
	257	Aguardiente, producto y procediendo directamente de las provincias españolas de América. . .	Hectólitro	3		7	50
	258	— dicho de cualquier punto extranjero. . .	Idem	7	500	18	75
	259	Licores. . .	Litro	0	400	1	
b	260	Cerveza y sidra . . .	Hectólitro	5		12	50
b	261	Vinos espumosos . . .	Litro	0	400	1	
b	262	— Los demás . . .	Idem	0	200	0	50
		SEXTO GRUPO. — *Semillas y forrajes.*					
a	263	Semillas no expresadas y algarrobas . . .	100 kilógs.	0	640	1	60
	264	Forrajes y salvado . . .	Idem	0	200	0	50
		SÉTIMO GRUPO. — *Varios.*					
	265	Conservas alimenticias y embutidos, mostaza y salsas. . .	Kilógramo	0	400	1	
b	266	Chocolate . . .	Idem	0	400	1	
b	267	Dulces . . .	Idem	0	200	0	50
	268	Huevos. . .	100 kilógs.	1	500	3	75
b	269	Pastas para sopas, féculas alimenticias, pan y galleta. . .	Idem	5	600	14	
b	270	Queso . . .	Kilógramo	0	100	0	25
a	271	Mieles . . .	100 kilógs.	1	900	4	75
		CLASE DÉCIMATERCERA.					
		Varios.					
b	272	Aderezos y adornos compuestos de ámbar, azabache, venturina, coral ó plaqué, excepto los que tengan oro ó plata. . .	Kilógramo	8		20	
b	273	— dichos de otras materias . . .	Idem	4		10	
	274	Bastones. . .	Ciento	10		25	
b	275	Botones de carey, marfil y nácar, y los de metal con letras, armas ó labores semejantes . . .	Kilógramo	0	800	2	
b	276	— de las demás clases, excepto los de pasamaneria. . .	Idem	0	400	1	
b	277	Cartuchos sin proyectil ó bala para armas de fuego permitidas del sistema Lefaucheux y demás análogos. . .	100 kilógs.	30		75	
b	278	— dichos con proyectil ó bala. . .	Idem	24		60	
b	279	Cebos ó cápsulas para armas de fuego permitidas . . .	Idem	70		175	
b	280	Cepillos y brochas . . .	Kilógramo	0	800	2	
b	281	Fieltros de todas clases . . .	Idem	0	300	0	75
	282	Goma élastica y gutta-percha sin labrar . . .	100 kilógs.	2		5	
	283	— en planchas, hilos y tubos . . .	Kilógramo	0	300	0	75
	284	— labrada en cualesquiera formas y objetos. . .	Idem	0	750	1	85
b	285	Hules y encerados para suelos y para enfardar . . .	100 kilógs.	13		32	50
b	286	— dichos de las demás clases . . .	Kilógramo	0	400	1	
b	287	Juegos y juguetes, excepto los de carey, marfil, nácar, oro ó plata . . .	Idem	0	600	1	50
b	288	Marfil, ámbar, azabache, carey y coral labrados en cualquier forma no expresada . . .	Idem	5		12	50
	289	Objetos de pasta imitacion de las anteriores materias, los de espuma de mar y cualesquiera otros semejantes . . .	Idem	1		2	50
b	290	Paraguas y sombrillas cubiertos de tejidos de seda . . .	Uno	1		2	50
b	291	— dichos forrados de las demás telas. . .	Idem	0	600	1	50
a	292	Pasamaneria de seda. . .	Kilógramo	5		12	50
b	293	— de todas las demas clases . . .	Idem	1	800	4	50
b	294	Sombreros y gorras . . . De paja . . .	Idem	6		15	
b	295	Sombreros y gorras . . . Sombreros de las demas clases. .	Uno	0	800	2	
b	296	Sombreros y gorras . . . Gorras de las demás clases. . .	Una	0	400	1	
b	297	Sombreros y gorras . . . Sombreros y gorras de todas clases con obra de mano de modista.	Uno	3		7	50
	298	Tejidos de goma elastica con mezcla de otras materias . . .	Kilógramo	1	200	3	
a	299	— de paja. . .	Idem	0	800	2	
b	300	Todos los demas objetos de quincalla y merceria no expresados . . . Avalúo	Idem	20 por 100		20 por 100	

ARANCEL DE EXPORTACION.

Nº	ARTICULOS	UNIDAD	Escs.	Mils.	Pesetas.	Cént.
1	Corcho en panes ó tablas de la provincia de Gerona . . .	100 kilógs.	3		7	50
2	Trapos viejos de lino, algodon ó cañamo, y los efectos usados de las mismas materias . . .	Idem	1	600	4	
3	Galenas . . .	Idem	0	500	1	25
4	Plomos argentiferos . . .	Idem	0	400	1	
5	Litargirios argentiferos . . .	Idem	0	320	0	80

Disposiciones para la aplicacion de este arancel.

—

DISPOSICION PRIMERA.

Articulos libres de derechos.

No adeudarán derecho alguno de aduanas á su importacion en la península é islas Baleares los articulos siguientes:

1° Aguas minerales (excepto los envases);
2° Arboles, sarmientos y plantas;
3° Cal (protóxido de calcio);
4° Herbarios ó collecciones de plantas cientificamente formados;
5° Minerales sueltos o en collecciones para estudio;
6° Mineral de cobre;
7° Mineral de oro;
8° Mineral de plata;
9° Modelos en piezas pequeñas de cualquiera clase;
10. Muestras de tejidos en retal suficiente para ver el dibujo;
11. Objetos arqueológicos o numismáticos;
12. Oro, plata y platino en alhajas, y vajilla inutilizada, barras, moneda, pedazos, polvos y tejos;
13. Oro, plata y platino elaborados y contrastados en España;
14. Perlas, aljofar y piedras preciosas;
15. Seda en capullo, desperdicios de los capullos y simiente de seda;
16. Yeso (sulfato de cal);
17. Prendas de vestir, objetos de aseo y comodidad; ropa de cama y mesa, libros, herramientas, instrumentos portátiles, vestidos de teatro, alhajas y vajilla que con señales marcadas de haberse usado, conduzcan los viajeros en sus equipajes, en cantitades proporcionadas a su clase, profesion y circunstancias.

DISPOSICION SEGUNDA.

Articulos libres de derechos, previo el cumplimiento de las formalidades que se expresan.

1° Envases que se introducen para exportar mercancias nacionales; debiendo prestar el comercio una fianza equivalente á los derechos de arancel y reexportar los envases dentro del preciso plazo de tres meses.

En los documentos del despacho de entrada se expresara el número, clase y dimensiones de los envases, verificándose á su salida las oportunas comprobaciones;

2° Vinos nacionales y envases devueltos del extranjero, siempre que en los documentos del despacho de entrada se exprese el número, clase y dimensiones de los envases y la cantitad y clase de los vinos, así como tambien el número y fecha de la factura de exportacion;

3° Piperia, sacos y cascos grandes de metal que se importen con mercancias, cuando los interesados dentro del plazo de tres meses y con intervencion de la aduana los exporten al extranjero;

4° Coral cogido por españoles y conducido directamente en buque nacional, prévia la justificacion de estos hechos;

5° Obras de bellas artes ejecutadas por españoles en el extranjero, y las que adquiera el Gobierno, Academias ú otras corporaciones, con destino á museos, galerias ó salas de estudio en los casos en que se acrediten estas circumstancias;

6° Rosarios, santuarios y demás objetos análogos de los santos lugares;

7° Carruajes, ganados, animales adiestrados, collecciones de figuras de cera y otros análogos, cuando los dueños dejen obligacion que garantice los derechos en el caso de que no tenga lugar su reexportacion, en un plazo que no excederá de seis meses, y acreditando al verificarse aquel a que son los mismos que se introdujeron;

8° Carruajes y ganados españoles que vuelvan del extranjero, debiendo expresarse en la factura de exportacion las señas detalladas y la circunstancia de que se reimportarán en un plazo que no podrá exceder de seis meses;

9° Libros españoles devueltos del extranjero, cuando en la factura de exportacion se haya consignado el número de ejemplares, titulo de la obra y nombre del impresor.

Si no se cumplieren los requisitos expresados para cada caso, ó de los reconocimientos y comprobaciones no resultase completa conformidad, se entenderá anulada la concesion, exigiendo los administradores de las aduanas los correspondientes derechos de arancel.

Los objetos y mercancias nacionales devueltos de las exposiciones extranjeras, los muebles, equipajes, carruajes y efectos del Cuerpo diplomático, y el moviliario de españoles residentes en el extranjero ó de extranjeros que vengan á establecerse en España, serán tambien libres de derechos, debiendo sujetarse las administraciones de aduanas y los interesados á lo que sobre el particular determinen las ordenanzas ó instrucciones especiales.

DISPOSICION TERCERA.

Derecho diferencial de bandera.

No se exigirá recargo alguno por diferencia de bandera á los articulos importados por buques extranjeros y por tierra, y tan solo le satisfarán en la cuota que se expresa, hasta 1° de enero de 1872, las mercancias siguientes:

Clase primera.

Abacá.
Aceites.
Acido sulfúrico.
» muriático.
Alumbre.
Añil.
Azufre.
Carbonato de sosa.
Cera en borras.
Cloruro de cal.
Cristaleria y loza.
Hierro en lingotes.
» fundido en tubos.
» en guadañas.
Rejas para arar y cables.
Lino.
Manteca.
Muriato de potasa.
Maquinaria de todas clases.
Nitrato de sosa.

100 kilógramos, 1 real, ó sean 0,25 céntimos de peseta.

Clase segunda.

Aguardiente.
Cáñamo.
Estaño, cobre y laton en barras y planchas.
Gomas.
Hierros, excepto los expresados en la clase anterior.
Hilazas de todas clases.
Muebles de todas clases.
Papel.
Quesos.
Salitre.
Tejidos de todas clases.

100 kilógramos, 5 rs., ó sean 1,25 peseta.

Clase tercera.

Algodon en rama.
Azúcar.
Bacalao.
Cacao.
Café.
Canela.
Cera (excepto las borras).
Cueros.

100 kilógramos, 10 rs., ó sean 2,50 peseta.

DISPOSICION CUARTA.

Derechos especiales.

1° El algodon con pepita satisfará la mitad de los derechos señalados en la partida 104.

2° El arroz con cáscara pagará la mitad de los derechos señalados en la partida 236.

3° Las harinas pagarán el derecho de los granos de que se deriven, y además un 50 por 100 del mismo derecho.

4° Las ropas hechas adeudarán por su total peso el derecho señalado á la tela de que se compongan en su parte exterior, y además un 50 por 100 del mismo derecho.

5° Las telas bordadas á mano y á máquina, y las con mezcla de metales finos ó imitados, adeudarán el derecho correspondiente á la clase de tejidos á que pertenezcan y un 50 por 100 del mismo derecho.

6° Los tejidos de hilo, lana y seda, que contengan mezcla de algodon en una parte únicamente de la urdimbre ó de la trama, serán considerados para el adeudo como de hilo, lana ó seda sin mezcla.

7° Los tejidos de lana y seda ó borra de seda, cuya urdimbre ó trama sea de una de estas dos materias, adeudarán 1|5 del peso como seda, y 4|5 como lana.

8° Los tejidos de hilo y seda cuya urdimbre ó trama sea de una de estas dos materias, y los de algodon y seda cuya urdimbre ó trama sea toda de algodon, adeudarán 4|5 del peso como tejidos de hilo ó de algodon, segun los casos, y 1|5 como sederia. Se exceptúan las felpas y terciopelos, que adeudarán 3|5 como algodones, y 2|5 como sederia.

9° Los tejidos de hilo y lana cuya urdimbre ó trama sea de una de estas dos materias, adeudarán 3|5 del peso como laneria y 2|5 como lenceria.

10. Los tejidos de hilo y algodon cuya urdimbre ó trama sea toda de algodon, adeudarán la mitad del peso como tejidos de algodon y la otra mitad por las partidas correspondientes de lenceria.

11. Los tejidos que teniendo toda la trama ó urdimbre de hilo, de lana, de seda ó de algodon, contengan en la otra parte de la tela (urdimbre ó trama, segun los casos), dos ó más de estas materias, adeudarán con sujecion á las reglas anteriores, considerándolos compuestos de hilo, de lana, de seda ó de algodon y de la materia que en la mezcla devengue menores derechos.

DISPOSICION QUINTA.

Envases.

Pagarán por su peso bruto ó sea con inclusion del envase los articulos que tengan señalado derecho de balanza, los aceites, las grasas, las carnes, pescados y tripas en salmuera, y todos aquellos que no sea posible separarlos del envase, sin deterioro ó sin que aquel conserve adherida parte de la mercaderia.

Todos los demás articulos pagarán con inclusion del peso de los empaques ó envases interiores, no comprendiéndose entre estos los estuches, que se aforarán por separado.

Las pipas y barriles que queden útiles para contener liquidos, y los cascos grandes de metal que sirvan para contener diferentes mercancias que las que hubieren conducido, adeudarán los correspondientes derechos.

Los sacos pagarán cada uno 10 céntimos de peseta.

Por envase exterior se entiende el que está á la vista cerrado el bulto: todos los contenidos en este son envases interiores.

DISPOSICION SEXTA.

Taras.

Del peso bruto de las mercancias que á continuacion se expresan, se descontará por tara el siguiente tanto por ciento:

Mercancia	p. %
Acero en cajas	10
Algodon en carretes	40
Azúcar en cajas y barricas	14
Canela en Chorlas	8
Idem en cajas	20
Extracto de carne Liebig, por los botes	70
Hilaza	3
Hoja de lata en cajas	10
Fósforo cuando venga en hojas de lata y cajas de madera	50
Loza en cajas y barricas	30
Dicha en canastas	16
Pasamaneria, cuando el armazon interior sea de madera, pasta ú otra materia análoga, excepto las testiles del peso neto	10
Vidrio y cristal en cajas en barricas	40
Vidrio y cristal en canastas	20

DISPOSICION SÉTIMA.

Adeudos al avalúo.

En los adeudos al avalúo, los interesados consignarán en las declaraciones el valor de las mercancias. Si los empleados encargados de praticar el despacho encuentran rebajado dicho valor y los interesados no se conforman con el fijado por aquellos, la administracion nombrará un perito que en union de otro elegido por el interesado y otro que nombre la Junta de Agricultura, Industria y Comercio, decidirón cual es el valor exacto.

Los peritos se elegirán, siempre que sea posible, entre les comerciantes ó fabricantes de la mercancia objeto de la valuacion.

En las problaciones donde no haya Junta de Agricultura, Industria y Comercio, nombrará el tercero el alcalde.

DISPOSICION OCTAVA.

Exportacion y reimportacion.

Las mercancias no comprendidas en el arancel de exportacion se extraerán con absoluta libertad de derechos.

Los frutos, géneros y efectos que se exporten á las provincias españolas de Ultramar, serán libres de derechos á su vuelta á la Peninsula siempre que se justifique que son las mismas que se exportaron.

Los géneros, frutos y efectos nacionales que se exporten al extranjero y vuelvan á la Peninsula serán considerados como extranjeros y pagarán los derechos señalados en el arancel de importacion. Se exceptúan los comprendidos en la disposicion segunda.

Se entenderá por plomo ó litargirio argentiferos, aquellos que contengan más de 30 gramos de plata por cada 100 kilógramos de plomo.

DISPOSICION NONEVA

Comercio con las islas Canarias.

Los puertos de Santa Cruz de Tenerife, Orotava, Ciudad del Real de las Palmas, Santa Cruz de la Palma, Arrecife de Lanzarote, Puerto de Cabras y San Sebastian en las islas Canarias, serán los únicos que puedan hacer el comercio con los de la Peninsula.

Se admitirán como productos nacionales de dichas islas los articulos siguientes:

Aceite de Tártago.
Almendra.
Altramuces.
Alubias.
Barrillas.
Castañas.
Cebada.
Cebollas.
Centeno.
Cochinilla.
Dulces.
Esterilla para sombreros y sus compuestos.
Frutas.
Garbanzos.
Semillas.
Maiz.
Orchilla.
Patatas.
Pescado.
Piedras de filtro.
Losetas.
Seda en capullo, en rama y elaborada.
Trigo.
Y vino.

Perderán su nacionalidad los géneros, frutos y efectos que de Canarias se reexporten por invendibles ú otras causas.

Las mercancias procedentes de las provincias españolas de ultramar que toquen en Canárias, conservarán su nacionalidad á su introduccion en la Peninsula, considerándose los referides puertos como depósitos; pero debiendo venir incluidas en un registro, de conformidad con lo que se halla establecido para los géneros extranjeros.

DISPOSICION DÉCIMA.

Comercio con las provincias españolas de América.

Las mercancias, producto y procedentes de estas provincias, que no tengan señalados en el arancel los derechos que como tales deban satisfacer, adeudarán la mitad de los marcados á sus similares extranjeros.

DISPOSICION UNDÉCIMA.

Comercio con las provincias españolas de Oceania.

Las mercancias, producto y procedentes de estas provincias pagarán la quinta parte de los derechos señalados á sus similares extranjeros.

DISPOSICION DUODÉCIMA.

Comercio con Fernando Póo.

Las mercancias que sean producto y procedan directamente de las islas españolas de Fernando Póo y sus dependencias, Annobon, Corisco, Elobey y Cabo de San Juan, no adeudarán ningun derecho de aduanas á su introduccion en la Peninsula, considerándose como de cabotaje el comercio que se haga entre ésta y aquellos puntos.

Todos los productos de la costa occidental de Africa que hayan sido llevados á las indicadas islas, y desde ellas se conduzcan directamente á la Penínsola, adeudarán las tres quintas partes de los derechos señalados en el arancel, siempre que vengan incluidas en la documentacion que establecen las ordenanzas des aduanas.

DISPOSICION DÉCIMATERCERA.

No podrán introducirse en el reino los articulos siguientes:

1° Armas de guerra, proyectiles y sus municiones, á no ser con permiso del Gobierno;
2° Cartas hidrográficas, publicadas por el depósito de marina;
3° Mapas y planos de autores españoles, cuyo derecho de propiedad no hubiere caducado, á no ser con permiso de los mismos;
4° Libros é impresiones en castellano, en los casos que prescribe la ley de propriedad literaria;
5° Misales, breviarios, diurnos, y demas libros litúrgicos de la Iglesia católica;
6° Pinturas, figuras y cualesquiera otros objetos que ofendan á la moral;
7° Preparaciones farmacéuticas ó remedios secretos, cuya composicion no fuese posible descubrir, ó cuya formula no hubiese sido publicada;
8° Sal comun, hasta 1° de Enero de 1870, desde cuya fecha comenzará á regir el derecho expresado en la partida 86 del arancel;
9° Tabacos en la forma y casos prescritos por los reglamentos de su estanco.

Advertencias.

1ª Las partidas del arancel cuyos derechos actuales exceden del 15 por 100 sin llegar al 20, y que se reducirán al 15 por 100, en 1° de julio del 1875, van señaladas con la letra (a).

2ª Las que tienen en la actualidad 20 ó más por 100, y que deben sufrir rebajas de terceras partes, desde 1° de julio de 1875 hasta llegar al 15 por 100 en 1° de julio de 1881, son las señaladas con la letra (b).

3ª Todas las demás partidas que no tienen señal ninguna, ya se hallen gravadas con derechos extraordinarios ó fiscales, son las que pueden sufrir ó no reduccion despues de 1° de julio de 1875, segun entónces aconseje la conveniencia.

4ª Las partidas señaladas con *un asterisco* tienen derecho de balanza.

Se han fijado los derechos en escudos y en pesetas, teniendo en cuenta que, con arreglo á lo dispuesto en el decreto del Gobierno Provisional de 19 de octubre de 1868, y en la órden del Poder Ejecutivo de 23 de marzo último, es obligatorio el uso del nuevo sistema monetario desde 1° de enero de 1871. Hasta entónces se regirán las aduanas por el sistema actual de escudos y milésimas.

En la reduccion de escudos y milésimas á pesetas y céntimos se ha cuidado de que estos últimos terminen siempre en *cero* ó *cinco*, para mayor sencillez de los cálculos.

Madrid, 12 de julio de 1869.

El ministro de hacienda
LAUREANO FIGUEROLA.

El director general de rentas
LOPE GISBERT.

Per copia conforme all'originale esistente negli archivi del Ministero degli affari esteri.

Il direttore generale
A. PEIROLERI.

—

Annesso alla relazione sul progetto di legge per approvazione del trattato di commercio e navigazione tra l'Italia e la Spagna.

Dichiarazione.

Per rimuovere ogni dubbio sull'interpretazione di alcuni punti del trattato di commercio e di navigazione, stato firmato in Madrid il 22 febbraio 1870 tra l'Italia e la Spagna, i due plenipotenziari addivengono alla seguente dichiarazione:

1° Il senso dell'articolo 11 del detto trattato deve essere interpretato in modo che le clausole eventuali ivi espresse non debbano indebolire quelle fisse e determinate dell'articolo addizionale; e perciò dalla parte della Spagna non si potrà elevare a carico dell'Italia, per tutta la durata del trattato, alcuno dei dazi della tariffa doganale attualmente in vigore, e dalla parte dell'Italia non si potrà neppure elevare a carico della Spagna, durante lo stesso periodo, alcuno dei dazi delle sue tariffe convenzionali;

2° L'ommissione di un articolo speciale concernente la pesca deve interpretarsi nel senso che, in mancanza di patti speciali, ognuno dei due paesi intende riservare alla pesca nazionale i favori differenziali finora esistenti o che potessero venire stabiliti in appresso;

3° L'ommissione di un articolo speciale per la valutazione della portata delle navi rispettive, per la riferenza che essa tiene all'esazione delle tasse pei diritti marittimi, si deve interpretare nel senso che tale valutazione si farà in ognuno dei due Stati, secondo i metodi e sulle basi ivi in vigore.

Madrid, 4 aprile 1870.

CERRUTI.
PRAXEDES M. SAGASTA.

Il direttore generale
A. PEIROLERI.

Secondo articolo addizionale.

I plenipotenziari di ambe le parti contraenti dichiarano in nome dei loro rispettivi Governi che essi si obbligano a far cessare gli effetti del trattato di commercio e di navigazione stipulato fra l'Italia e la Spagna il dì 22 febbraio scorso prima della spirazione del termine fissato per la sua durata nell'articolo 17 del medesimo, un anno dopo che una delle due parti contraenti l'avrà denunziato o ne avrà domandato la revisione.

Il presente articolo addizionale sarà considerato come parte integrante del sopradetto trattato e sarà ratificato allo stesso tempo di questo.

In fede di che lo hanno segnato e munito dei loro sigilli in Madrid, il 30 giugno 1870.

(L. S.) CERRUTI.
(L. S.) PRAXEDES M. SAGASTA.

Noi avendo veduto ed esaminato il qui soprascritto trattato, seguito da un articolo addizionale e dalla tariffa delle dogane di Spagna promulgata il 12 luglio 1869, da una dichiarazione in data 4 aprile 1870, e da altro articolo addizionale in data 30 giugno 1870; ed approvando tutte le condizioni che vi furono stipulate, lo abbiamo accettato e ratificato, come per le presenti l'accettiamo e ratifichiamo, promettendo di osservarlo e di farlo inviolabilmente osservare.

In fede di che Noi abbiamo firmato di nostra mano le presenti lettere di ratificazione, e vi abbiamo fatto apporre il nostro gran sigillo reale.

Date in Firenze addì ventuno del mese di agosto, l'anno del Signore mille ottocento settanta e del nostro Regno il vigesimo secondo.

VITTORIO EMANUELE.

Per parte di Sua Maestà il Re,
Il ministro segretario di Stato per gli affari esteri
VISCONTI-VENOSTA.

FEA ENRICO, *gerente*.

FIRENZE. — Tip. EREDI BOTTA.

Il Numero 5858 della Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene la seguente legge:

VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato,

Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

TITOLO I.

Approvazione delle Convenzioni colle Società delle strade ferrate Romane, Meridionali, di Savona e Sarde, e disposizioni relative.

Art. 1. È approvata la Convenzione stipulata nel 30 settembre 1868 rettificata dall'atto addizionale del 7 luglio 1870, tra i Ministri dei Lavori Pubblici e delle Finanze, e la Società concessonaria delle strade ferrate Romane per la retrocessione al Governo della ferrovia da Massa al confine francese, lungo il litorale Ligure, colla diramazione da Avenza a Carrara, e per l'acquisto per parte del Governo medesimo della linea di ferrovia da Firenze a Massa per Pistoia (Allegati 1 e 2).

Ai paragrafi 3, 4 e 5 dell'art. 9 di detta Convenzione si sostituiscono i seguenti:

« La suindicata somma di 35 milioni sarà pagata dal Governo, in quanto a nove milioni, 15 giorni dopo la promulgazione della legge d'approvazione della presente Convenzione, e in quanto agli altri ventisei milioni in tante rate semestrali di quattro milioni e mezzo ciascuna, a cominciare dal 31 dicembre 1870.

« Con le suddette rate s'intenderanno soddisfatti gli interessi al 6 per cento sulla somma che resterà di mano in mano dovuta alla Società, e la rimanente parte delle rate medesime andrà in diminuzione della somma capitale. L'ultima rata si comporrà del residuo capitale e dei relativi interessi.

« I dieci milioni, di cui all'art. 4, saranno pagati per una metà assieme ai nove milioni, prima rata dei suddetti trentacinque milioni, e per l'altra metà prima che termini l'anno 1871, unitamente ai relativi interessi.

« Gli stabilimenti di credito che stipularono la Convenzione del 6 marzo 1869 colla Società delle ferrovie Romane dovranno accettare le scadenze corrispondenti ai pagamenti rateati previsti nell'allegato n° 3. »

Nel capoverso quinto dell'art. 11, che comincia « alla fine dell'anno, » si cancellano le parole: « estinto il debito verso i costruttori della linea Orvieto-Orte. »

Nel capoverso sesto dello stesso articolo, che comincia « il residuo attivo della Società, » si cancellano le parole: « e degli altri titoli che hanno diritto a preferenza od a privilegio. »

Nel primo capoverso dell'articolo 13 della stessa, alle parole « della ferrovia da San Severino ad Avellino, ecc. » sino alla fine, sono surrogate le seguenti: « da San Severino per Solofra ad Avellino. »

Nel secondo capoverso dello stesso articolo, alle parole « pel fine del 1870 » sono surrogate le seguenti: « pel fine del 1873. »

Nell'ultimo capoverso dell'articolo suddetto, alle parole « entro il giugno 1870 » sono surrogate le seguenti: « entro l'anno 1871. »

Nel paragrafo *C* dell'articolo 17 della stessa, dopo le parole « regolarità del servizio » si aggiungeranno le altre: « senza che perciò la Società possa pretendere quella parte di garanzia chilometrica, a cui avrebbe potuto avere diritto se si fosse dal Governo costruito e dato in esercizio anche il tratto da Montepescali a Grosseto. » Resterà di conseguenza cancellato l'alinea che segue immediatamente dalle parole « con tali disposizioni, ecc. » fino a « Legge 14 maggio 1865. »

Si aggiungono alla Convenzione le seguenti disposizioni, che ne diventeranno gli articoli 18 e seguenti:

« Art. 18. I pagamenti che, a termini del terzo e quarto comma dell'articolo 6 e dell'ultimo comma dell'articolo 9 della Convenzione 30 settembre 1868, il Governo eseguirà in estinzione di partite del debito galleggiante della Società, a garanzia delle quali la Società avesse vincolato parte delle 260,000 sue obbligazioni menzionate nella Convenzione dell'11 ottobre 1866, non potranno aver luogo senza la contemporanea consegna al Governo di dette obbligazioni in numero proporzionale alla somma che verrà dal Governo pagata e per cui le obbligazioni erano tenute in garanzia.

« Tali obbligazioni, come quelle che trovansi già vincolate a garanzia del credito del Governo, saranno depositate presso la Cassa dei depositi e prestiti dello Stato.

« Col pagamento dei crediti, a garanzia dei quali la Società ha vincolato parte delle suddette obbligazioni, il Governo potrà, d'accordo colla Società, disporre di tutti i 260,000 titoli sopra menzionati ed alienarli ad un corso non minore di 150 lire ciascuno, portandone il ricavo netto in conto del suo credito verso la Società.

« Art. 19. In appoggio dei mandati da comunicarsi alla Corte dei conti pel pagamento della sovvenzione chilometrica dovuta dal Governo alla Società delle ferrovie Romane, saranno anche unite le carte contabili giustificanti il prodotto lordo dell'esercizio delle linee cui riguarda la sovvenzione da pagarsi.

« Saranno pure comunicate alla Corte dei conti le carte contabili giustificanti i mandati per i pagamenti, che, a termini dell'ultimo comma dell'art. 9 della Convenzione 30 settembre 1868 colla Società delle ferrovie Romane, dovranno esser fatti direttamente dalle Casse dello Stato ai creditori della Società.

« Art. 20. Con apposito regolamento, da sottoporsi al Consiglio di Stato e da approvarsi con decreto Reale, il Governo stabilirà le norme e le discipline necessarie per la intera esecuzione del disposto dei due precedenti articoli e dell'art. 24 del decreto legislativo 11 ottobre 1866 intorno all'efficace sindacato della gestione della Società delle ferrovie romane.

« Tali norme saranno mantenute in vigore sinchè la Società non abbia estinto ogni suo debito verso il Governo.

« Art. 21. Oltre ai sedici membri che compongono il Consiglio di amministrazione, il Governo, sinchè dura il suo credito, ne nominerà altri quattro prendendoli nel Consiglio di Stato, nella Corte dei conti e nel Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

« Il loro ufficio sarà gratuito. »

« Art. 22. Nel primo semestre di ogni anno il Ministro delle Finanze presenterà alla Camera una relazione sulla situazione finanziaria della Società al 31 dicembre dell'anno precedente, e sulle operazioni ed atti compiuti in esecuzione della Convenzione annessa alla presente legge. »

Art. 2. È approvata la Convenzione, in data del 10 giugno 1868, tra il Ministro dei Lavori Pubblici e la Società delle strade ferrate meridionali, relativa alla costruzione ed all'esercizio della linea da Foggia a Candela (Allegato 4).

Art. 3. È approvata la Convenzione conchiusa addì 19 novembre 1868, rettificata dall'altra in data del 14 giugno 1870 tra i Ministri dei Lavori Pubblici e delle Finanze e la ditta Israele Guastalla e Compagnia di Modena, per la quale il Governo subentra ad ogni diritto alla stessa ceduto dalla disciolta Società della ferrovia da Torino a Savona in forza della Convenzione 5 dicembre 1866, e la ditta suddetta si obbliga a dar compiuta la linea da Savona a Bra, colla diramazione da Cairo ad Acqui, a totale sua spesa, rischio e pericolo, mediante la somma a corpo di 30 milioni di lire in corrispettivo della cessione e dell'eseguimento di tutti i lavori occorrenti, restando a carico del Governo il servizio delle 23,410 obbligazioni nei termini dell'art. 6 della Convenzione addizionale 14 giugno 1870 (Allegati 5 e 6).

Art. 4. È approvata la Convenzione conchiusa nel 24 marzo 1869, rettificata dall'atto del 23 giugno 1870, tra i Ministri dei Lavori Pubblici, delle Finanze e di Agricoltura, Industria e Commercio, e la Società delle ferrovie sarde, mediante la quale si apportano alcune modificazioni alle condizioni stabilite con la legge 23 agosto 1868 (Allegati 7 e 8).

Nei casi di decadenza della Società delle ferrovie Sarde, preveduti dall'art. 10 della Convenzione 24 marzo 1869, e nei casi di espressa o presunta rinuncia della Società alla concessione, contemplati dagli articoli 6 e 7 della Convenzione suddetta, il Governo dovrà immediatamente eseguire le disposizioni degli articoli 250, 251, 252, 253, 254 della legge 20 marzo 1865 (Allegato *F*).

Ove gl'incanti aperti a termini dei sovra menzionati articoli andassero deserti, il Governo dovrà direttamente provvedere al compimento ed all'esercizio delle linee della ferrovia Sarda nei termini in cui era obbligata la Società.

Art. 5. Mediante apposito stanziamento nel bilancio passivo dello Stato verrà a suo tempo provveduto:

a) Al pagamento delle somme dovute rateatamente alla Società delle ferrovie Romane per l'acquisto della strada ferrata da Firenze a Massa per Pistoia e Lucca, non che per le altre somme da corrispondersi alla detta Società, a mente degli articoli 2, 3, 8 e 9 modificato della Convenzione 30 settembre 1868;

b) Al pagamento dei 30 milioni relativi al riscatto della concessione ed al compimento dei lavori per la ferrovia Savona-Torino, da eseguirsi in dipendenza della Convenzione 19 novembre 1868, non che al fondo annuo occorrente pel servizio degl'interessi ed ammortizzazione delle 23,410 obbligazioni, che resta a carico del Governo giusta l'art. 3 di questa legge;

c) Allo stanziamento di due milioni di lire da ripartirsi sui bilanci del Ministero dei Lavori Pubblici per gli esercizi 1872, 1873, 1874, per la costruzione della stazione ferroviaria marittima di Savona.

Art. 6. Frattanto con decreto Reale verrà ordinata l'inscrizione sul bilancio passivo del 1870:

a) Delle prime rate dovute alla Società delle ferrovie Romane sul corrispettivo della cessione della linea da Firenze a Massa, e sui di lei crediti verso il Governo;

b) Della prima rata sui 30 milioni da pagarsi a termini della Convenzione 19 novembre 1868, riguardante la ferrovia da Savona a Torino, non che della somma occorrente al servizio delle obbligazioni per l'anno 1870.

TITOLO II

Compimento della rete Calabro-Sicula e variazioni di bilancio.

Art 7. Infino a che le strade ferrate Calabro-Sicule, comprendenti le linee da Taranto a Reggio con diramazione a Cosenza, da Eboli per Contursi e Potenza alla Foce del Basento, da Messina a Siracusa, da Catania a Palermo con diramazione a Girgenti ed a Licata, non abbiano fatto oggetto di concessione approvata per legge, la costruzione delle medesime sarà continuata, senza interruzione, a carico diretto dello Stato, salvo sempre gli obblighi e gli effetti dell'appalto approvato colla legge 31 agosto 1868, n. 4587.

Art. 8. Le somme necessarie per le costruzioni predette si ricaveranno mediante l'emissione di consolidato 5 per cento sul Gran Libro del Debito pubblico.

Art 9. La costruzione delle strade ferrate di cui sopra dovrà essere compiuta nel 1874.

Art. 10 Nel bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici è aperto un capitolo colla denominazione: *Costruzione delle strade ferrate Calabro-Sicule*. Pel 1870 è stanziata in detto capitolo la somma di 10 milioni e pel 1871-72 73-74 di 20 milioni di lire all'anno, salvo in caso di non avvenuta concessione, l'aggiungere nell'ultimo triennio le maggiori somme che potessero occorrere.

Art. 11. Nella parte attiva del bilancio per l'anno 1870, e nei bilanci successivi fino al 1874, è istituito un capitolo per applicarvi il ricavo della alienazione di rendita consolidata 5 per cento, occorrente per procurarsi le somme iscritte nel bilancio passivo del Ministero dei Lavori Pubblici, giusta l'articolo precedente, per la costruzione delle ferrovie Calabro-Sicule.

Art 12 Nella parte seconda (Spesa straordinaria) del bilancio passivo delle Finanze per l'anno 1870 è stanziato un capitolo per la somma di lire 30 milioni, colla denominazione: *Rimborso al Tesoro dello Stato delle somme erogate per conto delle ferrovie Calabro-Sicule e rappresentate da Buoni del Tesoro in circolazione.*

Il capitolo 42 del bilancio attivo per detto anno è diminuito dell'ammontare degli interessi dei Buoni del Tesoro corrispondenti alla somma predetta, ed emessi per conto delle ferrovie Calabro-Sicule.

Art. 13. Il debito contratto dalla Società Vittorio Emanuele, concessionaria delle strade ferrate Calabro-Sicule, al quale lo Stato deve provvedere in dipendenza dell'articolo 7 della Convenzione 20 giugno 1868, approvata colla legge 31 agosto stesso anno, n. 4587, e che trovasi ridotto ed accertato al 1° gennaio 1870 nella somma capitale di lire duecentoquarantun milioni quarantanovemila (241,049,000), rappresentata da 482,098 obbligazioni del valore nominale di lire 500 per ciascuna, sarà incluso nel Gran Libro del Debito pubblico in aggiunta ai debiti enumerati nell'elenco *D* annesso alla legge del 4 agosto 1861, n. 174.

Pel servizio degli interessi e dell'ammortizzazione delle suddette obbligazioni, e per provvedere ai carichi risultanti dall'esercizio di dette strade, sono assegnati i fondi occorrenti nei bilanci annuali dello Stato, a cominciare da quello per l'anno 1870.

Art. 14. Nella parte attiva del bilancio per l'anno 1870 è istituito un capitolo per applicarvi l'introito della somma di L. 850,000, colla denominazione: *Ricupero d'interessi soddisfatti dall'impresa Vitali, Charles, Picard e compagnia sul residuo delle 196,111 obbligazioni Vittorio Emanuele, emesse e non ancora consegnate alla medesima in correspettivo di prezzo di lavori delle ferrovie Calabro-Sicule.*

Art. 15. Dal bilancio passivo delle finanze (parte prima) per l'anno 1870, al capitolo 39: *Garanzie ed interessi a Società concessionarie di strade ferrate ed a quella dei canali Cavour*, sarà eliminata la spesa di L. 6,846,000 corrispondente alla sovvenzione chilometrica prevista per le strade ferrate Calabro Sicule.

Art. 16. La spesa per l'eseguimento dei lavori della galleria di Stalletti, che potrà aver luogo anche ad economia, sarà inscritta nel bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici per lire 403,542 88 sul bilancio dell'esercizio 1869, comprese in esse le lire 300,000 autorizzate con R. decreto del 27 ottobre 1869 pei lavori eseguiti dall'impresa Fazzari in virtù della Convenzione 2 novembre 1868, ora sciolta, e la restante somma che potrà occorrere sarà prelevata sugli stanziamenti approvati nei bilanci degli esercizi successivi dello stesso Ministero dei Lavori Pubblici per la costruzione delle ferrovie Calabro-Sicule.

Art. 17. Pel proseguimento dei lavori del tronco ferroviario da Girgenti a Porto Empedocle, e delle gallerie di Girgenti, Lercara e di Castrogiovanni, sarà provveduto coi fondi stanziati nei bilanci 1870 e successivi del Ministero dei Lavori Pubblici per la costruzione delle ferrovie Calabro-Sicule.

Art. 18. Non ha ulteriore effetto il R. decreto 27 ottobre 1869 sulla galleria di Stalletti e sulla galleria di Girgenti.

TITOLO III.

Autorizzazioni di concessioni diverse.

Art. 19. Il Governo del Re è autorizzato:

I. A stipulare definitivamente col Comitato promotore della ferrovia Mantova-Modena una Convenzione per la costruzione ed esercizio della linea medesima, in base alla Convenzione provvisoria conchiusa tra il Governo ed il Comitato suddetto sotto la data del 26 ottobre 1868, e colle modificazioni risultanti dalla obbligazione in data 28 maggio 1870, fatta al Governo dal Comitato suddetto (Allegati 9 e 10).

Mediante appositi stanziamenti nel bilancio passivo dello Stato, verrà a suo tempo provvisto pel pagamento delle quote di concorso convenute coll'articolo 18 della Convenzione provvisoria suddetta in data 26 ottobre 1868, e modificata nella successiva obbligazione del 28 maggio 1870.

II. Ad accordare alla Società anonima Briantea, concessionaria della ferrovia da Monza a Calolzio, la somma di lire 400,000 a titolo di sussidio per le spese di costruzione.

La predetta somma verrà inscritta in apposito capitolo del bilancio passivo dei Lavori Pubblici per l'esercizio 1871, e sarà pagata ad opera ultimata, ed a condizione che la strada venga regolarmente aperta all'esercizio entro un anno dalla data della promulgazione della presente legge.

III. A stipulare per la concessione della linea Cremona-Mantova, già autorizzata coll'articolo 6, lettera *d*), della legge 14 maggio 1865, numero 2279, che la garanzia accordata di un *maximum* di rendita chilometrica lorda di lire 20,000 sia estesa anche al tratto interposto tra il già confine mantovano e Mantova.

IV. A concedere alla Società delle Meridionali per la costruzione delle linee di Pescara-Aquila-Rieti e Termoli-Campobasso sino ad un punto di congiunzione colla linea di Foggia-Benevento-Napoli e della continuazione da Maglie ad Otranto, delle quali essa Società è concessionaria in forza delle leggi 21 agosto 1862, num 763, e 14 maggio 1865, num. 2279, nuovi termini, i quali, a contare dal giorno in cui sarà pubblicata la presente legge, non potranno estendersi per un tempo maggiore di quello che alla costruzione dei singoli tronchi era assegnato nella Convenzione approvata colla suddetta legge 14 maggio 1865, num. 2279, i cui effetti rimangono tuttavia in pieno vigore anche relativamente alle multe in cui la Società delle strade ferrate Meridionali sia incorsa e sarà per incorrere prima che le siano stati dal Governo assegnati i nuovi termini in forza della facoltà di sopra concessa.

V. A concedere alla stessa Società delle strade ferrate Meridionali la costruzione e l'esercizio del tratto di ferrovia da Candela a Ponte Santa Venere, assegnandole una sovvenzione annua di lire 60,000, e dandole inoltre le lire 200,000 di capitale che si dovrebbero erogare nella esecuzione della strada nazionale da Candela a Ponte Santa Venere, a norma della legge 27 giugno 1869, num. 5147, relativa alle strade nelle provincie meridionali.

La sovvenzione di lire 100,000 annue, che l'articolo 6, lettera *c*, della legge 14 maggio 1865, n° 2279, attribuiva a tutta la linea da Candela per Ponte Santa Venere, alla fiumana di Atella, rimane ridotta a lire 60,000 annue, da erogarsi specialmente in sussidio del tratto da Ponte Santa Venere alla fiumana di Atella.

Al di più che potrà bisognare, sia per le spese di costruzione, sia per quelle di esercizio, dovranno supplire i corpi morali interessati, uniti in regolare consorzio, salva la disposizione del seguente articolo 20.

VI. Ad accordare, in base all'annesso capitolato (Allegato 11) la concessione di una linea di strada ferrata da Ivrea ad Aosta, mediante tre milioni e 500 mila lire, che saranno pagate al concessionario o con numerario o con titoli di rendita del Debito pubblico al corso del giorno.

Verrà a suo tempo inscritta in bilancio la somma occorrente per l'indicato sussidio.

Art. 20. È data al Governo la facoltà di concedere per decreto Reale all'industria privata la costruzione e l'esercizio delle strade ferrate:

Da Zollino a Gallipoli;

Da Lucera a Manfredonia;

Da Ponte Santa Venere alla fiumana d'Atella;

Da Giulianova a Teramo.

L'ammontare delle multe delle quali risulterà debitrice la società delle strade ferrate meridionali, in virtù dell'articolo 8 della Convenzione 28 novembre 1864, approvata con legge del 14 maggio 1865, n° 2279, sarà applicato come sussidio, distribuito in ragione dei chilometri rispettivi alla costruzione de le suddette ferrovie.

Art. 21. Il Governo ha facoltà di concedere per decreto regio la costruzione di una strada ferrata da Terni ad Avezzano e Roccasecca, e di un'altra da Parma a Spezia, entro tre anni dalla data della presente legge, alle condizioni stabilite nel capoverso ultimo dell'articolo 3 e nell'articolo 22 della Convenzione del 22 giugno 1864, approvata con legge del 14 maggio 1865, n° 2279.

Non è derogato, rispetto a quelle due strade, ai diritti di precedenza che le Società esistenti possono avere alla loro costruzione.

Art. 22. È rinnovata altresì al Governo la facoltà di cui all'articolo 20 della Convenzione 19 maggio 1863, approvata con legge del 25 agosto 1863, di comprendere nella rete Calabro-Sicula la strada ferrata da Palermo a Marsala e Trapani, e di concederne la costruzione e l'esercizio, sia al consorzio delle provincie interessate, sia ad una Società distinta, sia alla Società stessa che assumesse, secondo il disposto del titolo 2, articolo 7, della presente legge, la costruzione e l'esercizio della rimanente rete Calabro Sicula, con che l'onere proveniente alla finanza non sia maggiore di quello che risultava dall'esecuzione dell'articolo 20 superiormente citato.

Il Governo è del pari autorizzato a comprendere nella concessione della rete Calabro-Sicula, di cui al titolo 2, articolo 7 della presente legge, la diramazione da Taranto a Brindisi, in conformità dell'articolo 22 della stessa Convenzione del 9 luglio 1863, approvata con legge 23 agosto 1863, n. 1440.

Art. 23 Sono approvate le spese straordinarie, l'una di lire un milione cinquecentomila (1,500,000), l'altra di lire un milione ottocento tredicimila duecento (1,813,200), autorizzate provvisoriamente sui bilanci 1867 e 1868 del Ministero dei lavori pubblici, la prima con decreto Reale del 17 novembre 1867, n. 4065, e la seconda con decreto Reale del 4 novembre 1868, n. 4686, per la continuazione dei lavori della strada ferrata da Asciano a Grosseto, e per il servizio a tutto l'anno 1868 delle obbligazioni già emesse per far fronte alle spese di costruzione della linea medesima.

Art. 24 È autorizzata la spesa straordinaria di lire 6,160,533 09, occorrente ad ultimare i lavori della strada ferrata da Asciano a Grosseto, ed al servizio per gli anni 1869, 1870 e 1871 delle obbligazioni emesse per far fronte alle spese già occorse per la costruzione della linea medesima.

La predetta somma verrà inscritta nel bilancio passivo dei lavori pubblici, ripartendola in parti eguali fra i due esercizi 1870 e 1871.

Art. 25. Il Governo è autorizzato, durante il triennio successivo alla data della promulgazione della presente legge, ad accordare per decreto Reale concessioni di ferrovie a favore dell'industria privata e di quelle provincie e comuni che provvederanno alle spese occorrenti senza aggravio del pubblico Tesoro, sempre sotto l'osservanza delle condizioni generali stabilite dalla legge organica sulle opere pubbliche, per la durata non maggiore di anni novanta.

Potranno essere accordate ai concessionari le esenzioni e franchigie già ammesse dal paragrafo *f* dell'articolo 6 della legge 14 maggio 1865.

Art. 26. Il Governo del Re presenterà nella Sessione legislativa del 1873 un progetto di legge per determinare la rete arteriale delle ferrovie del Regno, e stabilire i mezzi per far fronte alla progressiva esecuzione dei relativi lavori.

Saranno inoltre in detto progetto dichiarate le speciali norme per la classificazione delle ferrovie complementari, e stabilite le condizioni per fissare la natura e la entità dei sussidi a carico dello Stato Vi saranno altresì regolate le forme e i modi per la costituzione dei consorzi comunali e provinciali, allo scopo di concorrere alla costruzione delle linee in cui sono interessati.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Firenze addì 28 agosto 1870.

VITTORIO EMANUELE.

QUINTINO SELLA.
G. GADDA.

ALLEGATO N° 1.

Convenzione per la retrocessione al Governo per parte della Società delle strade ferrate Romane della linea del litorale ligure da Massa alla frontiera francese verso Nizza e di quella da Firenze a Massa per Pistoia e Lucca.

L'anno 1868, addì 30 del mese di settembre, in Firenze, tra i ministri dei lavori pubblici e delle finanze contraenti in nome dello Stato, ed il cavaliere Tommaso Mangani, presidente della Commissione mista delle strade ferrate Romane, contraente in nome e quale rappresentante della Società delle ferrovie suddette, in virtù dei poteri avuti con deliberazione della suindicata Commissione in data 21 settembre 1868, si è convenuto e stipulato quanto segue:

Art. 1. La Società delle strade ferrate Romane retrocede al Governo e questi accetta la linea della ferrovia da Massa al confine francese concessa alla Società medesima colla convenzione 22 giugno 1864, approvata colla Legge 14 maggio 1865; e tale retrocessione è fatta ed accettata con tutti i diritti e gli oneri risultanti dalla detta concessione, niuno escluso nè riservato, quali diritti perciò la Società rinunzia a favore del Governo, e rispettivamente il Governo rileva la Società dagli oneri come se la concessione stessa non le fosse stata mai fatta.

La Società rinunzia altresì al sussidio di lire 36 milioni di capitale sopra i 38 milioni concessile a forma della concessione sopraccitata.

La retrocessione e rinuncia è fatta ed accettata senza alcun reciproco compenso, salvo solamente i patti e le condizioni di cui negli articoli seguenti.

Art. 2. Per effetto della retrocessione e rinunzia di cui nell'articolo precedente:

a) Il Governo pagherà alla Società le differenze per guarentigia sulla linea Bologna-Ancona, dovute dal medesimo dal giorno dell'apertura della detta linea allo esercizio fino al 14 maggio 1865, differenze imputate in conto dei rimborsi dovuti al Governo pei lavori eseguiti sulla ferrovia lungo il litorale ligure in conformità della già citata Convenzione approvata colla legge 14 maggio 1865;

b) Il Governo restituirà tutte le somme messe a carico della Società medesima in dipendenza dell'acquisto della linea da Genova a Voltri, ed assumerà per l'avvenire l'onere degli interessi delle obbligazioni e del servizio della rendita data in cambio delle azioni per l'acquisto della ferrovia medesima;

c) Il Governo rimborserà alla Società le somme ritenute sulle sovvenzioni chilometriche per gli interessi della rendita emessa, onde far fronte al pagamento dei lavori della ferrovia ligure dopo la Convenzione 11 ottobre 1866, approvata con decreto Reale del giorno stesso;

d) La Società restituirà al Governo le sovvenzioni ricevute pei tratti della ferrovia ligure aperti allo esercizio e della linea di Voltri, a partire dal 14 maggio 1865;

e) Nella liquidazione delle somme indicate ai paragrafi *a*, *b*, *c*, *d* si porteranno in conto gl'interessi al 6 per cento, a contare dal giorno delle ritenute o dei pagamenti a favore dell'una e dell'altra parte;

f) La Società rinunzia al rimborso delle spese di impianto dell'esercizio pei diversi tronchi della ferrovia ligure, delle spese di sorveglianza governativa alla costruzione e di quelle del personale addetto alla costruzione medesima per conto della Società, ed in compenso il Governo rinuncia ad ogni diritto sul prodotto netto ricavato dalla Società dallo esercizio di detti tronchi.

Art. 3. Tutte le liti pendenti ed ogni compenso e pretesa della Società verso il Governo, e reciprocamente tutte le domande e tutti i rimborsi a cui il medesimo può aver diritto per lavori e spese fatte, saranno definite e liquidate d'accordo in una somma determinata, che verrà invariabilmente con apposita transazione stabilita prima che la Convenzione presente venga sottoposta al Parlamento.

Eseguita la detta liquidazione, ogni altra diversa o maggiore pretesa s'intenderà rispettivamente rinunziata ed abbandonata.

Art. 4. Le somme delle quali può rimanere debitore il Governo in conformità della liquidazione, di cui all'articolo 2, verranno dal medesimo pagate alla Società sino alla concorrenza di 10 milioni in rate, come è espresso nel successivo articolo 9.

Ogni rimanenza sarà dal Governo ritenuta in diminuzione del credito che il Governo stesso ha verso la Società per le anticipazioni fatte in Buoni del Tesoro a mente della Convenzione 11 ottobre 1866, ovvero erogata nel pagamento dei lavori e provviste necessarie ed urgenti, a beneplacito dello stesso Governo.

Art. 5. Quando dalla liquidazione di tutte le pretese, di cui all'articolo 3, la Società risulti creditrice verso il Governo, le somme alla medesima dovute saranno portate in diminuzione dei Buoni del Tesoro suddetti od erogate in pagamento di lavori e provviste, come al secondo alinea dell'articolo precedente.

Art. 6. Il Governo acquista inoltre dalla Società delle ferrovie romane, mediante il corrispettivo prezzo di trentacinque milioni di lire italiane, la linea di strada ferrata da Firenze a Massa per Pistoia e Lucca, cioè il corpo stradale con tutto il materiale fisso, tutti i fabbricati delle stazioni e case di guardia, i caselli e gli edifizi d'ogni genere con tutti gli accessorî, escluse soltanto le stazioni di Firenze e quella di Pisa, a sinistra dell'Arno, per le quali il Governo, o chi per esso, avrà il diritto di uso in comune colla Società delle strade ferrate Romane, a termini dell'articolo 12 della presente.

Questa somma, insieme ai dieci milioni di cui all'articolo 4, dovrà essere erogata per estinguere il debito galleggiante della Società e per provvedere ai lavori urgenti e fare le provviste necessarie.

Il debito galleggiante dovrà risultare da uno stato che sarà formato dall'amministrazione sociale col concorso di un delegato speciale del Governo, affinchè i conti dei vari creditori vengano definitivamente regolati sulla base del debito originale, ovvero delle somme effettivamente pagate alla Società, aumentate di quegli interessi e spese che in linea d'equità saranno concordati.

Lo stato medesimo dovrà essere definitivamente compilato ed accettato dai creditori prima che la presente Convenzione venga sottoposta all'approvazione del Parlamento.

Art. 7. La società delle strade ferrate Romane s'impegna, finchè al Regio Governo piacerà, di esercitare la linea da Firenze alla Spezia mediante la prelevazione del 52 per cento dell'incasso lordo a titolo di rimborso per le spese di esercizio, più lire 100,000 all'anno a titolo di nolo del materiale mobile occorrente.

Ogni rimanenza sarà mensualmente versata nelle casse dello Stato, secondo le disposizioni che saranno date dal Governo.

La ripresa dell'esercizio per parte del Regio Governo, o di chi per esso, sarà fatta dietro un preavviso di tre mesi, allo spirare dei quali, per cura del Regio Governo, o di chi per esso, sarà provvisto il materiale mobile nec ssario ed ordinata ogni parte del servizio, prendendo all'uopo preventivi concerti colla Società ed avuto riguardo al personale impiegato sulla linea anzidetta.

La Società delle strade ferrate Romane ed il Governo, o chi per esso, dovranno astenersi da ogni concorrenza con favori o tariffe differenziali sulle rispettive linee che collegano Pisa a Firenze per la riva sinistra e destra dell'Arno, e dovranno mettessi d'accordo ove volessero operare cambiamenti di tariffe fra i due punti suddetti.

Art. 8. Nell'atto della consegna delle linee suddette sarà fatto in contraddittorio delle parti l'inventario di tutte le provviste ed oggetti di ricambio e di consumo esistenti sulle linee.

Il Regio Governo, o chi per esso, non avrà obbligo di acquistarle, ma, se lo riconoscesse utile, avrà facoltà di ottenere la cessione in tutto od in parte delle provviste suddette a sua scelta, e salvo a stabilirne il prezzo di comune accordo o dietro perizia.

Occorrendo procedere alla detta perizia e non accordandosi le parti sulla scelta del perito o dei periti, saranno nominati tre periti dal pretore del terzo mandamento di Firenze.

Il prezzo stabilito sarà pagato entro mesi tre dal giorno della consegna.

Nel detto inventario non saranno compresi i mobili delle stazioni, il prezzo della cessione sopra stabilito, dovendo comprendere tutto quello che esiste nelle stazioni e sul piano stradale destinato all'esercizio ed al mantenimento delle linee, meno il materiale mobile e le provviste.

Art. 9. La presente Convenzione dovrà essere approvata dall'adunanza generale degli azionisti prima di essere sottoposta al Parlamento

In qualunque tempo venga la medesima approvata per legge, gli effetti, in quanto ai compensi reciprocamente dovuti ed alla liquidazione dei conti relativi, dovranno partire dal 1° luglio 1868, e saranno ritenute da questo giorno cessate le sovvenzioni e devoluto al Governo il prodotto netto delle linee cedute, calcolando gli interessi sulle somme rispettivamente dovute alla ragione del 6 per cento.

Il Regio Governo pagherà la somma indicata di 35 milioni in rate annue di nove milioni ciascuna, comprensive tali rate degli interessi al 6 per cento sulla somma che resterà di mano in mano dovuta, e la restante parte in conto del capitale.

La scadenza della prima rata viene stabilita al 31 dicembre dell'anno corrente, ovvero 15 giorni dopo la promulgazione della legge, qualora la Convenzione non avesse ricevuto entro l'accennata epoca la definitiva sanzione del potere legislativo. Le altre rate saranno pagate per metà al 30 giugno e per metà al 31 dicembre d'ogni anno, a cominciare dall'anno 1869 fino all'ultima, che sarà formata col residuo capitale dovuto e relativi interessi.

I 10 milioni, di cui all'articolo 4, saranno pagati per una metà assieme alla prima rata suddetta dei 35 milioni, e per l'altra metà entro l'anno 1869 insieme ai relativi interessi.

I pagamenti, dietro regolare mandato della Società in capo a ciascun creditore, entro i limiti della somma segnata nell'elenco da formarsi a mente dell'articolo 6, saranno fatti dalle Casse dello Stato per ritirare le relative quietanze.

Art. 10. Il Regio Governo, dopo che la Convenzione sarà stata sottoscritta dalle parti ed approvata dall'adunanza generale degli azionisti, previa la deliberazione del Consiglio dei Ministri, si riserva di dare alla medesima un principio di eseguimento senza portare aggravio alla pubblica finanza, sia assumendo per sè, o per chi gli piacerà di delegare, l'esercizio delle linee cedute in quei modi e con quelle condizioni che saranno di accordo stabilite affine di procurare alla Società, colla cessione dell'esercizio per un tempo determinato, una anticipazione di capitali da impiegare nel pagamento delle passività le più urgenti, ossia in quell'altro modo che potrà essere concordato colle debite cautele.

Art. 11. Il Governo consente a lasciare vivo il suo credito per i Buoni del Tesoro, per quella somma che risulterà dopo dedotto dal credito attuale quanto verrà liquidato a favore della Società, secondo è stabilito agli articoli 4 e 5, ed a portare in aumento del capitale l'interesse dei medesimi per gli anni 1868, 1869, 1870 e 1871.

Il prodotto netto dell'esercizio in un colle sovvenzioni governative, e col canone pagato dalla Società delle ferrovie meridionali per la cessione della linea Bologna-Ancona, saranno applicati:

1° Al pagamento degli interessi ed all'ammortamento dei titoli garantiti dal Governo;

2° Al pagamento degli interessi ed all'ammortizzazione delle obbligazioni comuni non garantite dal Governo.

Alla fine dell'anno 1871, estinto il debito verso i costruttori della linea Orvieto-Orte, incomincierà il pagamento regolare, sulla rendita annua da farsi al Governo, degli interessi pel suo credito di Buoni del Tesoro.

Il residuo attivo della Società, che rimanesse disponibile dopo pagati gli interessi del credito del Governo e soddisfatti come sopra gli interessi e l'ammortamento dei titoli garantiti dallo Stato e delle obbligazioni e degli altri titoli che hanno diritto a preferenza od a privileggio, spetterà per una metà al Governo in conto del suo credito fino alla totale estinzione del medesimo e l'altra metà alla Società.

Art. 12. Il Governo sarà libero di cedere a chi gli piacesse tanto la ferrovia Ligure quanto quella da Massa a Firenze, e la Società delle ferrovie Romane, sia che il Governo eserciti direttamente le dette linee, sia che le ceda ad altri, dovrà prestarsi al servizio in comune della stazione centrale di Firenze, di quella delle merci presso la porta al Prato di detta città, e della stazione dei passeggieri a Pisa.

All'incontro il Governo, o chi per esso, dovrà prestarsi all'uso in comune della stazione delle merci presso porta Nuova a Pisa, che rimane compresa nella cessione, e tutto ciò secondo le norme ed i regolamenti da dettarsi dal Governo, come è detto all'articolo 17 della presente, e mediante gli annui compensi reciproci che verranno preventivamente stabiliti.

Qualora il Regio Governo si determinasse a cedere separatamente il semplice esercizio della linea da Firenze per Pistoia a Pisa, mediante il pagamento di un'annua prestazione, la Società delle strade ferrate Romane avrà il diritto di preferenza sopra ogni altra parità di condizioni, con che entro il termine di tre mesi dall'avuta partecipazione dichiari di farne uso, e dimostri d'avere a sua disposizione i mezzi necessari per provvedere con la massima regolarità ai bisogni del servizio nei limiti che il Governo sarà per richiedere.

Per evitare ogni dissenso tra gli esercenti delle due linee alla destra ed alla sinistra dell'Arno, tanto per l'uso in comune delle suddette stazioni di Firenze e di Pisa, quanto pella concorrenza vietata coll'articolo 7 della presente, il Governo si riserva il diritto inappellabile di imporre per le dette due linee le tariffe pei trasporti di ogni genere, gli orari delle corse ed ogni altra disciplina d'ordine e di sicurezza pubblica sul principio della perfetta uguaglianza, e si riserva altresì il diritto d'imporre i regolamenti sul servizio comune delle stazioni, salvo il diritto ai medesimi esercenti di richiedere il giudizio di arbitri per la determinazione dei compensi che potessero essere a' termini di giustizia reciprocamente dovuti in conseguenza dei regolamenti imposti.

Art. 13. La Società delle strade ferrate Romane tanto col prodotto netto dell'esercizio di tutte le sue reti, quanto con ogni altro mezzo di cui potrà disporre, si obbliga a portare a termine i lavori della ferrovia da San Severino ad Avellino, seguendo nel caso quel nuovo tracciato più economico che sarà approvato, coll'impiego, se occorre, dei nuovi sistemi di trazione riconosciuti idonei per superare le forti pendenze.

Qualora il prodotto e gli altri mezzi di cui sopra non fossero sufficienti per assicurare il compimento della linea da San Severino ad Avellino per la fine del 1870, il Governo disporrà della somma per cui fu fatta riserva all'art. 4, ovvero potrà anticipare in pagamento dei lavori la sovvenzione chilometrica afferente alla linea da Cancello a San Severino ed ai tronchi che fossero successivamente aperti verso Avellino.

Il Governo proseguirà la costruzione della ferrovia da Torrenieri a Grosseto, che dovrà essere terminata al più tardi entro il giugno 1870, ed il medesimo consente fin d'ora che sieno aperti all'esercizio i diversi tronchi di mano in mano che saranno ultimati.

Art. 14 La presente Convenzione non avrà il suo effetto se la Società delle ferrovie romane non proverà di aver concluso:

a) Una Convenzione col Governo pontificio che assicuri il pronto incasso della garanzia, riducendola ad un sussidio annuo di lire 2,500,000;

b) Un contratto coi costruttori della linea da Civitavecchia al Chiarone, che stabilisca il modo col quale verrà assicurato il pagamento dei loro crediti indipendentemente dagli assegni sociali provenienti dalle rendite che essa avrà nel Regno d'Italia;

c) Coi costruttori della ferrovia da Orvieto ad Orte un altro contratto allo scopo di assicurare il tempo ed il modo del pagamento dei loro crediti, ed il compimento della costruzione di quella linea.

Art. 15. L'amministrazione sociale dovrà essere ricostituita secondo il nuovo statuto concordato col Ministero di agricoltura, industria e commercio; quale statuto dovrà essere accettato definitivamente dall'assemblea generale degli azionisti nella stessa adunanza nella quale verrà approvata la presente Convenzione.

Art. 16. Salvi gli effetti della presente Convenzione, s'intendono mantenute e conservate a favore del Governo tutte indistintamente le guarentigie stipulate nella Convenzione 11 ottobre 1866, per assicurare il rimborso delle anticipazioni fatte alla Società in buoni del Tesoro.

Art. 17. Per prevenire ogni dissenso tra il Governo e la Società in ordine all'applicazione delle tariffe pei trasporti, allo eseguimento dei lavori delle linee Asciano-Grosseto e San Severino-Avellino, ed al compimento della stazione centrale di Napoli, e nel tempo stesso per risolvere tutte le difficoltà relative al servizio cumulativo, ed a quello in comune delle stazioni di Napoli e d'Ancona, restano definitivamente stabiliti i seguenti patti:

a) La Società dovrà col 1° gennaio 1869 applicare ai trasporti, per tutte le linee in esercizio nel territorio del Regno, le tariffe e le condizioni generali riguardanti l'applicazione di esse, contenute nel progetto di regolamento comunicato alla Società con lettera del dì 6 giugno 1867, n. 1505, del Ministero dei lavori pubblici.

I prezzi stabiliti nel prementovato regolamento non potranno essere oltrepassati dalla Società, ma questa avrà facoltà di adottare, con l'approvazione del Governo, rispetto ad alcuni articoli e ad alcune località, prezzi minori per favorire lo sviluppo del traffico sulle sue linee, adottando intanto le tariffe speciali contenute nel regolamento suddetto;

b) La Società dovrà, al pari delle altre società ferroviarie prestarsi, senza eccezione, alla esatta osservanza delle norme che in quanto al servizio cumulativo con le medesime saranno dal Governo stabilite, salvo il diritto a regolare, in caso di disaccordo tra le Società, la rispettiva applicazione delle norme medesime ed i compensi reciproci che potranno essere dovuti, per mezzo di arbitri, nei modi prescritti dalla legge di concessione 14 maggio 1865;

c) La ferrovia da Asciano a Grosseto dovendo, a termini della Convenzione, essere costrutta a spese del Governo, e consegnata alla Società in ogni sua parte ultimata e disposta per un regolare esercizio, la provvista del materiale mobile rimane a carico esclusivo della Società.

In quanto riguarda il compimento dei lavori e la provvista del materiale fisso, a norma e nei limiti del progetto approvato dal Ministaro, si dichiara che la linea avrà termine nella stazione di Montepescali, ove si congiungerà con quella della Maremma.

Il servizio dei convogli però sarà spinto fino alla stazione di Grosseto, nella quale si faranno quei raddoppiamenti di binario e quell'aumento di fabbricati che possono essere richiesti dalla regolarità del servizio.

Con tali disposizioni non s'intende derogare, in quanto riguarda la sovvenzione, ai termini della Convenzione approvata colla legge 14 maggio 1865.

La Società poi rimborserà al Governo le spese fatte per lo addietro per provviste di materiale mobile ed ogni oggetto relativo all'esercizio del tratto suddetto da Asciano a Torrenieri, dovendosi procedere alla liquidazione delle medesime in conformità di quanto è stabilito all'articolo 3;

d) Ove il Governo, per migliorare e variare, secondo le convenienze, il tracciato della linea in costruzione da San Severino ad Avellino, voglia promuovere, a termine della legge pei lavori pubblici, lo scioglimento dei contratti coll'impresa Fiocca e De Rosa in data 15 maggio e 12 giugno 1862, la Società sarà obbligata ad acconsentire ad una transazione, purchè questa non imponga oneri maggiori di quelli che risulteranno dalla liquidazione dei lavori eseguiti e loro accessorii; quale liquidazione, in caso di dissenso, sarà stabilita mediante un giudizio arbitramentale, procedendo, ben inteso, a termine di legge, alla ricognizione e constatazione esatta di tutti i lavori eseguiti e delle provviste fatte in dipendenza del contratto medesimo, per liquidare e pagare ogni avere all'impresa secondo le somme che verranno come sopra determinate;

e) Quando il Governo lo richiegga, la Società dovrà costruire ed esercitare il breve tronco di ferrovia, che deve congiungere la linea di Cancello San Severino con quella di Castellammare, tra le stazioni di Codola e di San Clemente, della lunghezza presunta di cinque chilometri circa, alle stesse condizioni delle altre linee comprese nella concessione;

f) Sarà in facoltà del Governo d'esonerare la Società delle ferrovie Romane, senza che da questa si possano far eccezioni od elevare pretese, dall'incarico che si era assunto colla Convenzione del 3 settembre 1861 per la costruzione della stazione centrale di Napoli, nei limiti segnati dal decreto ministeriale in data del 25 corrente mese e, ferme restando tutte le altre condizioni in quanto a preferenza ed a possesso, il Governo potrà incaricare la Società delle ferrovie meridionali dell'eseguimento dei lavori e dell'anticipazione delle spese, salvo a ricevere dalla Società delle Romane il rimborso della metà della somma che risulterà dalla liquidazione a cui si dovrà procedere in fine dell'anno.

Nel caso come sopra previsto, sarà riservato alla Società delle Romane il diritto di intervenire nell'adozione dei progetti, d'assistere agli appalti e di sorvegliare i lavori, il tutto per quanto porta la tutela dei proprii interessi;

g) Dalla Società portanto verranno accettate le modificazioni che nel senso predetto saranno dal Governo, in caso di dissenso, stabilite, e saranno nel tempo stesso senz'altra eccezione adottate le disposizioni che in ordine al servizio comune nella stazione di Napoli saranno dal Governo prescritte.

Art. 18. Sarà applicato al presente atto il disposto dell'articolo 100 del capitolato d'oneri annesso alla Convenzione 22 giugno 1864, approvata colla legge 14 maggio 1865.

Fatta, letta e sottoscritta in doppio originale nel giorno, mese ed anno di cui sopra.

Il Ministro delle Finanze
L. G. CAMBRAY-DIGNY.

Il Ministro dei Lavori Pubblici
G. CANTELLI.

Il Presidente della Commissione mista
T. MANGANI

Il Direttore Capo di Divisione al Ministero dei Lav. Pubbl
P. MARSI.

Visto, *il Ministro delle Finanze*
QUINTINO SELLA.

Visto, *il Ministro dei Lavori Pubblici*
GIUSEPPE GADDA.

Transazione tra il Governo e la Società delle strade ferrate Romane, in eseguimento del disposto degli articoli 2 e 3 della Convenzione 30 settembre 1868.

L'anno mille ottocento sessantanove, addì ventisei del mese di aprile, in Firenze;

Fra i Ministri dei Lavori Pubblici e delle Finanze, contraenti in nome dello Stato, ed il commendatore Giacomo De Martino, direttore generale della Società delle strade ferrate Romane, contraente in nome e quale rappresentante della Società suddetta, in virtù dei poteri avuti dal Consiglio di amministrazione della suindicata Società, con deliberazione del 22 marzo del corrente anno, si è convenuto e stipulato quanto appresso in esecuzione degli articoli 2 e 3 della convenzione 30 settembre 1868.

Art. 1. Il conto di debito e di credito fra lo Stato e la Società per le cause indicate nell'articolo 2 della Convenzione del 30 settembre 1868, e per gli effetti ivi accennati, rimane invariabilmente fissato nelle cifre seguenti:

a) Per le differenze riguardanti la garanzia sulla linea Bologna-Ancona, dal giorno della sua apertura all'esercizio fino al 14 maggio 1865, è accreditato alla Società delle strade ferrate Romane, tra capitale ed interessi, conteggiati a norma della lettera *e* dell'anzidetto articolo 2 sino al 30 giugno 1868, giusta l'articolo 9, e fatta già imputazione in dette differenze delle lire un milione seicento trentadue mila state pagate in conto delle differenze medesime, cioè lire un milione con mandato numero 4, in data 25 luglio 1863, e lire seicento trentadue mila con mandato numero 5, in data 26 novembre 1863, è accreditata, dicesi, la somma di lire 9,931,457 48, come dall'Allegato *A* che si unisce alla presente Convenzione;

b) Per le somme messe a carico della Società in dipendenza dello acquisto della linea da Genova a Voltri, calcolato ugualmente per capitale ed interessi conteggiati come sopra, sono accreditate alla Società medesima lire 1,337,893 67, come dallo allegato *B*;

c) Per le somme ritenute sulle sovvenzioni chilometriche per gl'interessi della rendita emessa onde fare fronte al pagamento dei lavori della ferrovia ligure dopo la Convenzione 11 ottobre 1866, approvata con decreto Reale del giorno stesso, per capitale ed interessi, conteggiati sempre come sopra, sono accreditate alla Società lire 3,323,400 25, come all'allegato *C*;

d) Per le sovvenzioni pagate dal Governo alla Società pei tratti della ferrovia ligure aperti all'esercizio, e della linea di Voltri, a partire dal 14 maggio 1865 fino al 30 giugno 1868, è accreditata al Governo e addebitata alla Società, tra capitale ed interessi, conteggiati come sopra, la somma di lire 2,376,281 06, come dall'allegato *D*.

Conseguentemente il conto di credito e di debito fra lo Stato e la Società, per le cause indicate nell'articolo 2 della Convenzione 30 settembre 1868, si dichiara sistemato e chiuso a tutto il 30 giugno 1868, con un credito fisso ed invariabile di lire 12,216,470 34 a favore della Società delle strade ferrate Romane.

Art. 2. Il conto di debito e di credito tra lo Stato e la Società per tutte le liti e per ogni compenso e pretesa della Società verso il Governo, e per tutte le domande e tutti i rimborsi a cui il Governo medesimo può avere diritto per lavori e spese fatte, come all'articolo 3 della Convenzione 30 settembre 1868, è stabilito invariabilmente in via di transazione nelle cifre seguenti:

a) A transazione di tutte le liti mosse dalla Società contro il Governo, indicate nell'Allegato *E*, e di tutte le altre sue domande e pretese non ancora proposte in giudizio, e indicate pure in quello allegato, è accreditata alla Società la somma complessiva di lire 2,668,187 94, mediante la quale si dichiarano cessate tutte le dette liti e tacitate tutte quelle domande e pretese;

b) Le domande ed i rimborsi a cui ha diritto il Governo per lavori e spese fatte, descritti nello Allegato *F*, sono determinati nella somma complessiva invariabile di lire 1,890,917 25, la quale è composta dalle quantità indicate per ogni articolo nell'anzidetto Allegato;

c) Le differenze per le garanzie della linea Ceprano-Napoli sino al 14 maggio 1865 inclusivamente, sul cui ammontare vi era disaccordo tra il Governo e la Società, rimangono determinate in via di transazione nella somma complessiva ed invariabile di 1,006,258 97 (lire un milione seimila duecento cinquantotto e centesimi novantasette), come dall'allegato *G*, a favore della Società, escluso ogni conteggio a titolo d'interessi, non potendosi estendere a tali differenze, non mai liquidate prima d'ora, il patto speciale contenuto nell'articolo 2, lettera *e*, della Convenzione 30 settembre 1868.

Conseguentemente dal confronto dei rispettivi accreditamenti, indicati nel presente articolo 2, risulta a favore della Società un credito a bilancio della somma di lire 1,783,529 66.

Art. 3. Per effetto delle disposizioni dei precedenti due articoli, il credito finale e complessivo della Società resta determinato al 30 giugno 1868 nella somma di lire quattordici milioni, da erogarsi e pagarsi a termini degli articoli 4 e 5 della Convenzione del 30 settembre 1868, con dichiarazione però, che per quattro milioni eccedenti i dieci da pagarsi a norma dell'articolo 9, sarà fatta preferibilmente la loro erogazione per lavori e provviste necessarie ed urgenti, in quanto la necessità ed urgenza loro sia riconosciuta dal Governo, senza che tale somma possa andare soggetta a variazioni in più od in meno per qualsivoglia ragione o pretesto, ritenendosi siccome il risultato finale di una complessiva ed indivisibile transazione.

Art. 4. Si dichiara però che nei rispettivi conti di credito e di debito, di cui negli articoli precedenti, non è stato compreso il milione di lire italiane anticipato dal Governo alla Società in data 28 maggio 1866, con riserva di rimborso, mediante emissione ed alienazione, per conto di detta Società, di una corrispondente quantità di nuove obbligazioni maremmane da servirsi ed ammortizzarsi a debito della Società medesima; cosicchè il Governo rimane sempre in facoltà di fare emettere ed alienare le dette obbligazioni fino al compiuto suo rimborso; ma, finchè non userà di questa sua facoltà, sarà in diritto di trattenere annualmente sulle sovvenzioni chilometriche dovute alla Società, a partire dal 1° luglio 1868, quanto rappresenti l'interesse in ragione del sei per cento all'anno, e l'ammortamento annuale durante il restante tempo della relativa concessione della detta somma di lire un milione.

Art. 5. Riguardo alla questione vertente tra la Società ed il Governo intorno alla vecchia stazione di Napoli, si stabilisce e si conviene che il suo valore, da determinarsi in relazione al tempo in cui quel fabbricato serviva ad uso di stazione, dovrà essere compreso nel rimborso a farsi a norma dell'articolo 4 della Convenzione 29 maggio 1861. Qualora però non si verificasse l'intero rimborso del valore anzidetto, non potendo la Società alla fine della concessione più restituire in natura la detta stazione, sarà invece dovuta allo Stato la relativa somma non rimborsata nel modo anzidetto. Ciò mediante, resta anche cessata la lite vertente relativamente alla stazione stessa, e la Società potrà disporne e resterà libera da ogni vincolo d'ipoteca a favore dello Stato.

Art. 6. Si dichiarano escluse dalle disposizioni dell'articolo 3 dell'anzidetta Convenzione 30 settembre 1868 le liti o controversie indicate nell'allegato *H*, avendo le parti riconosciuto e stabilito che le medesime non sieno della natura di quelle contemplate nell'articolo stesso, e perciò resteranno integre ed illese le rispettive ragioni al riguardo, nè potranno conseguentemente essere comprese nella renunzia e nell'abbandono di cui nella disposizione finale di detto articolo.

Art. 7. È formalmente dichiarato e stabilito, come condizione indeclinabile, che nessuna questione di massima o di principio potrà essere od intendersi decisa, od anche solo pregiudicata, colle transazioni avvenute colla presente Convenzione, e che questa non potrà mai invocarsi come un precedente contro il Governo, nè da parte della Società delle strade ferrate Romane, nè da parte di chiunque altri per questioni simili od analoghe a quelle che formarono oggetto di dette transazioni, le quali furono unicamente determinate da specialissime considerazioni e circostanze non riguardanti alcuna questione di principio e di massima, dovendo anzi intendersi e ritenersi che ogni questione di principio o di massima o sia stata scartata, o sia stata ritenuta nel senso sostenuto dall'Amministrazione dello Stato.

Art. 8. La presente Convenzione si dichiara dipendente da quella del 30 settembre 1868, senza la cui approvazione ed efficacia neppure essa sarà valida ed efficace.

Conseguentemente, ove la Convenzione del 30 settembre 1868 (della quale la presente forma un Allegato) non divenisse definitiva ed efficace, anche la Convenzione presente s'intenderà come non avvenuta, e le parti rientreranno nel libero esercizio di tutti i precedenti loro diritti.

Fatto in duplo originale per un solo ed unico effetto.

Il ministro delle Finanze
L. G. CAMBRAY DIGNY.

Il Ministro dei lavori pubblici
LODOVICO PASINI.

Il direttore generale delle ferrovie Romane
GIACOMO DE MARTINO.

Visto, il ministro delle finanze
QUINTINO SELLA.

Visto, il ministro dei lavori pubblici
GIUSEPPE GADDA.

ALLEGATO *A*.

Liquidazione delle garanzie dovute dal Governo alla Società delle strade ferrate Romane per la linea Ancona-Bologna.

Somma domandata dalla Società	L.	10,902,427 68
Somma liquidata dal Governo	»	9,494,093 71
Differenza	L.	1,408,333 97
Somma concordata in via di transazione	L.	9,993,741 03
Pagamenti fatti in conto dal Governo	»	1,632,000 »
Debito residuale del Governo	L.	8,361,741 03
Interessi 6 per cento, dal 15 maggio 1865 al 30 giugno 1868, sopra la detta somma residuale	»	1,569,716 45
Totale del debito del Governo verso la Società	L.	9,931,457 48

Il Ministro delle Finanze
L. G. CAMBRAY-DIGNY.

Il Ministro dei Lavori Pubblici
L. PASINI.

Il Direttore Generale delle ferrovie Romane
GIACOMO DE MARTINO.

Visto, il Ministro delle Finanze
QUINTINO SELLA.

Visto, il Ministro dei Lavori Pubblici
GIUSEPPE GADDA.

ALLEGATO *B*.

Dimostrazione delle somme messe a carico della Società delle strade ferrate Romane dal Regio Governo in dipendenza della linea da Genova a Voltri calcolate per capitale ed interessi.

DATA	PUNTO di partenza degli interessi	PREZZO DI COMPRA della Genova-Voltri	NUMERO dei giorni	CAPITALE	INTERESSI al 6 per cento	TOTALE
31 dicembre 1867	11 gennaio 1867	Ritenuta dal Governo per l'acquisto della linea Genova-Voltri sopra lire 4,600,000 designate nella Convenzione dell'11 ottobre 1866 (lettera *c*)	»	848,673 42	»	848,673 42
		Interessi su questa somma al 7 1/2 per cento aggiunti ai Buoni del Tesoro e pagati dalla Società dall'11 gennaio 1867 all'11 gennaio 1868.	1 anno	63,650 50	»	63,650 50
		Interessi al 7 per cento aggiunti ai Buoni del Tesoro, rinnovati dall'11 gennaio 1868 al 30 giugno 1868.	170	27,669 05	»	27,669 05
	31 dicembre 1867	Somma ritenuta sopra le sovvenzioni del secondo semestre 1867, complemento dell'acquisto della Genova-Voltri.	6 mesi	2,445 19	73	2,518 19

Segue ALLEGATO *B*.

DATA	PUNTO di partenza degli interessi	PREZZO DI COMPRA della Genova-Voltri	NUMERO dei giorni	CAPITALE	INTERESSI al 6 per cento	TOTALE
		Rendita della Genova-Voltri.				
30 giugno 1867	30 giugno 1867	Ritenuta sulle sovvenzioni chilometriche	1 anno	77,276 25	4,636 56	81,912 81
31 dicembre 1867	31 dicembre 1867	Idem	6 mesi	77,276 25	2,318 28	79,594 53
30 giugno 1868	30 giugno 1868	Idem	»	77,276 25	»	77,276 25
31 dicembre 1867	31 dicembre 1867	Ammortamento di questa rendita	6 mesi	50,000 »	1,500 »	51,500 »
		Interessi e l ammortamento delle obbligazioni Genova-Voltri *pagati dalla Società.*				
30 giugno 1867	30 giugno 1867	Interessi delle obbligazioni	1 anno	30,355 42	1,821 30	32,176 72
31 dicembre 1867	31 dicembre 1867	Interessi ed ammortamento	6 mesi	41,598 71	1,247 94	42,846 65
30 giugno 1868	Epoca	Idem	»	30,075 55		30,075 55
						1,337,893 67

Il Ministro dei Lavori Pubblici
L. PASINI.

Il Direttore generale delle ferrovie Romane
GIACOMO DE MARTINO.

Il Ministro delle Finanze
L. G. CAMBRAY-DIGNY.

Visto, *il Ministro delle Finanze*
QUINTINO SELLA.

Visto, *il Ministro dei Lavori Pubblici*
GIUSEPPE GADDA.

ALLEGATO *C*.

Dimostrazione delle somme ritenute dal Governo a carico della Società delle strade ferrate Romane sulle sovvenzioni chilometriche per gl'interessi della rendita emessa onde far fronte al pagamento dei lavori della ferrovia Ligure dopo la convenzione 11 ottobre 1866, approvata con decreto Reale del giorno stesso.

DATA	PUNTO di partenza degli interessi	RENDITA EMESSA per i lavori della Ligure	NUMERO dei giorni	CAPITALE	INTERESSI al 6 per cento	TOTALE
30 giugno 1867	30 giugno 1867	Due semestri ritenuti alla Società sopra le sovvenzioni chilometriche	1 anno	1,300,000 »	78,000 »	1,378,000 »
31 dicembre 1867	31 dicembre 1867	Un semestre di questa rendita	6 mesi	650,000 »	19,500 »	669,500 »
30 giugno 1868	Epoca	Un semestre di questa rendita più un semestre di una nuova emissione di lire 1,200,000	Epoca	1,250,000 »	»	1,250,000 »
31 dicembre 1866	31 dicembre 1866	Lavori e pagamenti diversi	1 anno	24,434 20	1,466 05	25,900 25
						3,323,400 25

Il Ministro dei Lavori Pubblici
L. PASINI.

Il Direttore generale delle ferrovie Romane
GIACOMO DE MARTINO.

Il Ministro delle Finanze
L. G. CAMBRAY-DIGNY.

Visto, *il Ministro delle Finanze*
QUINTINO SELLA.

Visto, *il Ministro dei Lavori Pubblici*
GIUSEPPE GADDA.

ALLEGATO *D*.

Dimostrazione delle sovvenzioni pagate dal Governo alla Società delle strade ferrate Romane pei tratti di ferrovia Ligure aperti all'esercizio e della linea Voltri, a partire dal 14 maggio 1865 al 30 giugno 1868.

DATA	PUNTO di partenza degli interessi	SOVVENZIONI CHILOMETRICHE pagate alla Società dal Governo	NUMERO dei giorni	CAPITALE	INTERESSI al 6 per cento	TOTALE
31 dicembre 1865	31 dicembre 1865	Massa alla Spezia . . . . . . Chilometri 34 } 49 Genova a Voltri . . . . . . » 15 } dal 14 maggio 1865 al 31 dicembre 1865, ossia: 231 giorni $\frac{49 \text{ chm.} \times 231 \text{ g.}}{365}$ = 51 chm. × 13250	913	410,750 »	62,502 46	473,252 46
1866	Media 30 giugno 1866	Massa alla Spezia . . . Chilom. 34. » Avenza a Carrara $\frac{5 \text{ chm.} \times 113 \text{ giorni}}{365}$ » 1.54 Genova a Voltri » 15. » Chilometri 50 54 × 13250	730 »	669,655 »	80,358 60	750,013 60
1867	Media 30 giugno 1867	Massa alla Spezia . . . Chilometri 34 Avenza a Carrara . . . » 5 Genova — Voltri . . . . » 15 Chilometri 54 × 13250	Un anno	715,500 »	42,930 »	758,430 »
1868	30 giugno 1868	Massa alla Spezia 34 chilom. Avenza a Carrara 5 » Genova a Voltri 15 » Chilometri $\frac{54 \times 182 \text{ g.}}{366}$ = 26.85 Voltri a Savona $\frac{29 \text{ chm.} \times 37}{366}$ = 2.93 29.78 × 13250	Epoca	394,585 »	»	394,585 »
				2,190,490 »	185,791 06	2,376,281 06

Il Ministro dei Lavori Pubblici
L. PASINI.

Il Direttore generale delle ferrovie Romane
GIACOMO DE MARTINO.

Il Ministro delle Finanze
L. G. CAMBRAY-DIGNY.

Visto, *il Ministro delle Finanze*
QUINTINO SELLA.

Visto, *il Ministro dei Lavori Pubblici*
GIUSEPPE GADDA.

ALLEGATO *E*.

Elenco delle liti, domande e pretese della Società delle strade ferrate Romane, transatte in esecuzione dell'articolo 3 *della Convenzione* 30 *settembre* 1868.

1° — Tre cause relative all'imposta sulla ricchezza mobile, l'una avanti il tribunale di Firenze (Livornesi), la seconda avanti la Corte d'appello di Torino (Sezione sud) e la terza avanti il tribunale di Siena.

Le pretese della Società per codeste tre cause ascendono in in complesso a lire 1,047,734 94.

2° — Tre cause relative al prestito nazionale per le quali la Società pretende in complessivo il rimborso di lire 700,000 per le perdite sofferte per essere stata assoggettata al detto prestito.

3° — Causa pendente davanti il tribunale civile di Firenze tra il Governo e la Società delle strade ferrate Romane, nella quale questa ultima reclamò il pagamento di pretesi ingenti crediti della antica Società della ferrovia Maremmana verso lo Stato, del complessivo ammontare di lire 6,207,496 14.

4° — Causa vertente avanti il tribunale civile di Firenze per ottenere la rettificazione delle somme addebitate alla Società delle strade ferrate Romane a titolo di spese di controllo e di sorveglianza, nella quale causa le pretese della Società ascendono a lire 373,670 98.

5° — Causa avanti il tribunale civile di Firenze per la rettificazione dei conti delle garanzie spettanti alla già Società delle strade ferrate Livornesi, nella quale la Società delle strade ferrate Romane pretende dallo Stato lire 1,326,112 77.

6° — Causa vertente davanti il tribunale civile di Firenze tra il Governo e la Società delle strade ferrate Romane relativamente al contratto di appalto coll'impresa Fiocca e De Rosa per il tronco di strada ferrata da San Severo a Solofra; causa di valore indeterminato tra il Governo e la Società; e che rimpetto all'impresa anzidetta fu d'accordo ultimata con un recente contratto di transazione a seguito della risoluzione di quel contratto dichiarata d'ufficio dal Governo.

7° — Questione per indennizzi reclamati dalla Società delle strade ferrate Romane nella somma di 355,560 lire e 14 centesimi a cagione della affrettata apertura della linea Aretina.

8° — Pretesa della Società contro il Governo di valore indeterminato per risarcimento dei danni arrecati in ottobre e novembre 1867 dai movimenti garibaldini.

9° — Pretesa della Società verso il Governo, ascendente all'ingente somma di lire 10,797,437 per maggiori spese occorse a fronte dei calcoli, dei tracciati e delle perizie primitive nella linea Ancona-Roma, e in rilievo anche dei correlativi compensi reclamati contro la Società dall'impresa costruttrice della linea.

10. — Pretesa della Società per ripetizione di maggiori somme ritenute dal Governo sulle sovvenzioni chilometriche a titolo di spese di cambio per il pagamento a Londra degli interessi sulle obbligazioni centrale toscana e livornesi, per la quale pretesa la Società reclama la somma di lire 152,396 95.

11. — Pretese della Società contro il Governo di valore indeterminato per rifacimento di spese e danni per non averle fornito i mezzi di soddisfare la Banca Nazionale ed altri suoi creditori che fecero atti contro la Società medesima.

12 — Preteso risarcimento di danni per la ritardata liquidazione delle lire 4,600,000, di cui all'articolo 1°, lettera *c*), della Convenzione 11 ottobre 1866.

13. — Causa vertente tra il Governo e la Società relativamente all'impresa Scognamiglio per dadi di pietra ammanniti sulla linea Isoletta.

14. — Danni ed interessi chiesti dalla Società al Governo in seguito alla sospensione del servizio cumulativo.

15. — Indennità pretesa dalla Società per la ritardata consegna della ferrovia Asciano-Grosseto.

16. — Pretesa della Società contro il Governo per somme pagate dal Ministero della Guerra a Carlo Sordi che se le appropriò.

17. — Indennità pretesa dalla Società per l'avvenuta cessazione del servizio delle lettere.

18. — Pretese della Società relative alla liquidazione delle sovvenzioni dell'anno 1866, residuo credito della Società.

Il Ministro dei Lavori Pubblici
L. PASINI.

Il Ministro delle Finanze
L. G. CAMBRAY-DIGNY.

Il Direttore generale delle ferrovie Romane
GIACOMO DE MARTINO.

Visto, *il Ministro delle Finanze*
Q. SELLA.

Visto, *il Ministro dei Lavori Pubblici*
GIUSEPPE GADDA.

ALLEGATO *F*.

Nota dei crediti del Governo verso la Società per lavori e spese fatte.

1° Spese fatte per il personale licenziato dalla Società sulle linee Ceprano-Napoli e Cancello-San Severino, liquidate in . . . . L. 155,000 »

2° Credito del Governo, relativo alla linea Aretina . . . . . » 26,717 38

3° Rimborso all'Amministrazione dei telegrafi per altrettanto spese fatte sulla linea di Ancona al confine pontificio in » 17,662 53

4° Rimborso delle spese fatte dal Governo per la stazione centrale di Napoli al dì 3 settembre 1861, in ordine all'articolo 6 della Convenzione del detto giorno ed anno, ed all'articolo 7 della legge 21 luglio 1861 . . . . » 167,605 89

5° Rimborso delle somme pagate e da pagarsi all'impresa De Rosa e Fiocca, costruttrice della linea da San Severino a Solofra.

I pagamenti già fatti dal Governo furono conteggiati a debito della Società, a termini dell'articolo 1, lettera *b*, della Convenzione 11 ottobre 1866.

I pagamenti a farsi dal Governo furono d'accordo accertati e liquidati tra l'impresa Fiocca e De Rosa, la Società delle ferrovie Romane e l'Amministrazione dei Lavori Pubblici, con atto del 23 marzo 1869, nella somma di . . . » 640,000 » la quale perciò si addebita alla Società delle strade ferrate Romane, fermi stando i conteggi e gli addebitamenti per le somme pagate precedentemente alla stessa impresa.

6° Somma che il Governo deve rappresentare per conto della Società delle Romane ai signori Incontri, Perratoner e Nonnoni per depositi fatti a favore loro come proprietari espropriati per la linea Aretina e restituiti alla Società, che deve perciò rappresentarli . . . . » 26,522 13

7° Rimborso della spesa del materiale mobile, provvisto dal Governo per la linea Asciano-Grosseto, e che sta a carico della Società, a termini dell'articolo 17, lettera *e*, della Convenzione 30 settembre 1868. . . . . » 857,409 32

L. 1,890,917 25

Il Ministro dei Lavori Pubblici
L. PASINI.

Il Ministro delle Finanze
L. G CAMBRAY-DIGNY.

Il Direttore generale delle ferrovie Romane
GIACOMO DE MARTINO.

Visto, *il Ministro delle Finanze*
QUINTINO SELLA.

Visto, *il Ministro dei Lavori Pubblici*
GIUSEPPE GADDA.

ALLEGATO *G*.

Liquidazione delle garanzie dovute dal Governo alla Società delle strade ferrate Romane per la linea Ceprano-Napoli.

Somme domandate dalla Società:

Anno 1862 . .	L.	595,897 20	
» 1863 . .	»	873,681 94	
» 1864 . .	»	664,126 44	
» 1865 . .	»	220,103 91	
Totale	L.	2,353,809 49	2,353,809 49

Somme liquidate dal Governo:

Anno 1862 (1)	L.	. . . .	
» 1863 . .	»	597,524 63	
» 1864 . .	»	320,227 01	
» 1865 . .	»	88,507 33	
Totale	L.	1,006,258 97	1,006,258 97 (2)
Differenza	L.		1,347,550 52

(1) La garanzia per quest'anno è stata domandata dalla Società, ma non le è dovuta a termini de l'articolo 4 della Convenzione 29 maggio 1861.

(2) Somma concordata in via di transazione e posta a debito del Governo, lire 1,006,258 97, sulla quale non sono dovuti gli interessi, perchè non compresa fra quelle indicate dall'articolo 2, lettera *e*, della Convenzione 30 settembre 1868.

Il Ministro dei Lavori Pubblici
L. PASINI.

Il Ministro delle Finanze
L. G. CAMBRAY-DIGNY.

Il Direttore generale delle ferrovie Romane
GIACOMO DE MARTINO.

Visto, *il Ministro delle Finanze*
QUINTINO SELLA.

Visto, *il Ministro dei Lavori Pubblici*
GIUSEPPE GADDA.

ALLEGATO *H*

Elenco delle liti e delle questioni escluse dall'applicazione dell'art. 3 *della Convenzione in data* 30 *settembre* 1868.

1° Causa pendente davanti la Corte d'appello di Firenze tra la Società delle strade ferrate Romane, la Società delle ferrovie Meridionali ed il Governo, intorno al contratto a stipularsi per la cessione della linea Ancona-Bologna.

2° Domanda della Società delle strade ferrate Romane per far dichiare che il suo reddito imponibile per la tassa di ricchezza mobile (interessi delle azioni e delle obbligazioni) deve andare esente dalle sovrimposte provinciali e comunali, e per la conseguente ripetizione delle somme pagate per tali sovrimposte in conto della quota del secondo semestre 1866 e dell'anno 1867. Codesta domanda della Società si lascia intatta ed impregiudicata solamente tra la Società e le provincie ed i comuni interessati, e non potrà colpire il Governo.

3° Causa vertente tra la società delle strade ferrate romane, la Società delle ferrovie meridionali ed il Governo, relativamente ai rispettivi diritti e rapporti intorno alla nuova stazione di di Napoli.

4° Domanda della Società delle strade ferrate Romane intorno al mancato versamento di ogni introito netto a favore di detta Società, per l'esercizio della linea Genova-Voltri, dal 15 maggio al 31 dicembre 1865.

Siccome il detto esercizio venne fatto dalla Società dell'Alta Italia, si mantiene riservata ed impregiudicata una tale domanda, ma solamente tra le dette due Società e non contro il Governo, che non profittò di detto esercizio.

5° Causa arbitramentale tra l'Amministrazione generale delle gabelle e la Società delle strade ferrate Romane, relativamente al diritto doganale, reclamato dalla prima contro la seconda, sulla introduzione nel Regno della locomotiva *Tevere*, sequestrata alla dogana di Isoletta nel 2 ottobre 1865.

Si osserva ad abbondanza che restano pure riservati ed integri i diritti dello Stato per l'estimo e rimborso dei lavori della linea da Ceprano a Capua e della strada da Capua a Napoli, compreso il materiale mobile, ai termini dello art. 4 della Convenzione 29 maggio 1861.

Il Ministro delle Finanze
L. G. CAMBRAY-DIGNY.

Il Ministro dei Lavori Pubblici
L. PASINI.

Il Direttore generale delle strade ferrate Romane
GIACOMO DE MARTINO.

Visto, *il Ministro delle Finanze*
QUINTINO SELLA.

Visto, *il Ministro dei Lavori Pubblici*
GIUSEPPE GADDA.

ALLEGATO N° 2.

Atto addizionale alla Convenzione del 30 *settembre* 1868, *passata fra il Regio Governo e la Società delle ferrovie Romane per la retrocessione al primo per parte della seconda della linea del litorale Ligure da Massa alla frontiera francese verso Nizza, e di quella da Firenze a Massa per Pistoia e Lucca.*

L'anno milleottocento settanta, a dì sette del mese di luglio, in Firenze.

Essendochè nel periodo di tempo trascorso dalla data del 30 settembre 1868, in cui fu firmata la Convenzione fra il Regio Governo e la Società delle ferrovie Romane per la retrocessione al primo per parte della seconda della linea del litorale Ligure da Massa alla frontiera francese verso Nizza, e di quella da Firenze a Massa per Pistoia e Lucca, si sieno verificati alcuni fatti, dietro i quali hanno subito importanti cambiamenti le varie condizioni e patti di che negli alinea *a*, *b*, *c* dell'art. 14 della Convenzione medesima, poichè i contratti contemplati negli alinea *b*, *c* siano di già stati stipulati, e la condizione di che nell'alinea *a* sia venuta a mancare per motivi estranei alla volontà delle parti, ed occorra supplirvi nei modi e forme combinate fra il Governo e la Società come in appresso.

Quindi è che fra i Ministri dei Lavori Pubblici e delle Finanze, contraenti in nome dello Stato, e il commendatore Tommaso Mangani presidente del Consiglio di amministrazione della Società delle strade ferrate Romane, contraente in nome e quale rappresentante della Società delle ferrovie suddette, in virtù dei poteri avuti con deliberazione del predetto Consiglio di amministrazione in data 8 marzo 1870, si è convenuto e stabilito quanto appresso:

Articolo unico. All'articolo 14 della Convenzione in data 30 settembre 1868, stipulata fra il Regio Governo e la Società delle ferrovie Romane per la retrocessione al primo per parte della seconda della linea del litorale Ligure da Massa alla frontiera francese verso Nizza, e di quella da Firenze a Massa per Pistoia e Lucca, viene sostituito il seguente:

« La presente Convenzione non avrà il suo effetto se non alla condizione che, salvi e rispettati i rapporti giuridici della Società per quella parte delle linee compresa nel territorio pontificio non rimanga giammai alterata nè compromessa, onde garantire i crediti del Governo e degli altri sovventori della Società, l'unità finanziaria della medesima, a norma degli Allegati *A* e *B* della presente Convenzione, affinchè il patrimonio sociale, e le rendite ed i prodotti di qualsiasi natura non sieno fino a totale estinzione del credito del Governo italiano in qualunque modo e forma ad altri ceduti ed impegnati. »

Sarà applicato al presente atto il disposto dell'articolo 100 del capitolato d'oneri annesso alla Convenzione 22 giugno 1864, approvata colla legge 14 maggio 1865.

Fatto, letto e sottoscritto in doppio originale nel giorno, mese ed anno di cui sopra.

TOMMASO MANGANI *nei nomi.*
GIUSEPPE GADDA.
QUINTINO SELLA.

Il Ministro delle Finanze
QUINTINO SELLA.

Il Ministro dei Lavori Pubblici
G. GADDA.

ALLEGATO *A*

all'atto addizionale 7 luglio 1870 colla Società delle ferrovie Romane.

Modificazione all'articolo 77 dello statuto, in data 19 ottobre 1868, approvata dall'adunanza generale del 30 giugno 1869:

« L'adunanza generale, per rimuovere ogni dubbio ed evitare una contraria intelligenza, dichiara che il nuovo statuto approvato nell'adunanza generale del 19 ottobre 1868 non è applicabile alla rete delle ferrovie situate nel territorio pontificio, per la quale continua ad essere in pieno vigore lo statuto proprio della Società generale delle strade ferrate Romane del 16 agosto 1856, e che perciò non potrà avere luogo il cambiamento delle 170,000 azioni costituenti il capitale sociale della detta Società generale delle strade ferrate Romane, come del pari non potrà aver luogo per la suindicata rete pontificia qualunque altra disposizione contraria al detto statuto del 16 agosto 1856, autorizzando il Consiglio a provvedere in proposito nel modo che si riconoscerà più opportuno per tutelare tutti gli interessi sociali. »

Certifico io sottoscritto, notaro, che nel processo verbale dell'adunanza generale tenuta dagli azionisti della Società delle strade ferrate Romane nel 30 giugno 1869, redatto da me notaro suddetto e dall'altro notaro D. Giovanni Visconti, risulta essersi approvata sotto il ti-

tolo di *Proposizione quarta* la deliberazione qui sopra trascritta, e che è del preciso tenore qui sopra riferito. Tanto, ecc.

Firenze, il primo luglio mille ottocento settanta.

Ser Pellegrino
del fu Raffaello Niccoli, notaro, residente a Firenze

Visto, *il Ministro delle Finanze*
Quintino Sella.

Visto, *il Ministro dei Lavori Pubblici*
Giuseppe Gadda.

Allegato *B*

all'atto addizionale 7 luglio 1870 colla Società delle Ferrovie Romane.

In nome, ecc.

Roma, questo dì, ecc.

La Società anonima detta *Società generale delle strade ferrate Romane*, venne costituita mediante gli statuti concordati in Parigi il giorno 4 agosto 1856, ed approvati dal Governo pontificio il giorno 16 dello stesso mese ed anno.

Oggetto di questa Società, nell'atto della sua costituzione, era la costruzione della ferrovia da Roma a Civitavecchia, e di quella da Roma ad Ancona e a Bologna.

In virtù delle facoltà attribuite alla Società ed al suo Consiglio di amministrazione dall'articolo 25 § 12 dei suddetti statuti, alle primitive linee qui sopra indicate vennero successivamente ad aggiungersi quella da Roma a Ceprano, coll'annesso tronco fra Ciampino e Frascati; da Bologna a Ferrara, che poi fu tolta, ottenendosi in cambio il tronco fra Castel Bolognese e Ravenna; da Civitavecchia al Chiarone e da Ceprano a Napoli, e più l'accollo dell'esercizio, per un termine non minore di otto anni, del braccio da Cancello a San Severino e suo prolungamento eventuale.

Le vicende politiche e le perturbazioni del mercato finanziario europeo che ne furono conseguenza, costrinsero la Società delle strade ferrate Romane a cercare nuovi elementi di vita in una fusione colla Società delle strade ferrate Livornesi, Maremmana e Centrale Toscana.

Questa fusione, regolarmente deliberata dalle rispettive assemblee generali, da quella cioè del giorno 23 aprile 1863 per la Società generale delle strade ferrate Romane, del 7 luglio detto anno per la Società della Maremmana, del 2 settembre seguente per quella della Centrale Toscana e dalle due tenute in Firenze il 2 giugno 1863 ed il 1° febbraio 1864 per la Società delle strade ferrate Livornesi, venne definitivamente stabilita mediante un trattato ed una Convenzione stipulati in Torino il 22 giugno 1864.

Il trattato di fusione al paragrafo che comincia *In nono luogo*, nell'enunciare il modo come sarebbe composto il capitale della nuova Società, indicava, fra le altre, *centosettantamila azioni da cambiarsi contro egual numero di azioni componenti il capitale sociale della Società delle strade ferrate Romane.*

D'altra parte il paragrafo che comincia *In 17° luogo* stabiliva che, nonostante le disposizioni prese per concentrare l'amministrazione centrale in Firenze, *la parte della rete della Società situata nel territorio pontificio continuerebbe ad essere amministrata secondo le disposizioni degli attuali statuti della Società delle strade ferrate Romane per fino a che questi statuti non fossero modificati.*

L'articolo 48 poi della Convenzione di fusione dello stesso giorno 22 giugno 1864, per ovviare all'inconveniente resultante dallo avere ciascuna delle Società fuse delle norme statutarie in molte parti assai diverse le une dalle altre, stabilì che la Società risultante dalla fusione sarebbe regolata da nuovi statuti. E questi venivano effettivamente proposti alla accettazione delle assemblee generali tenute in Firenze ed in Parigi il 19 ottobre 1868, come condizione essenziale di una nuova Convenzione stipulata il 30 settembre in Firenze tra il Governo italiano e la nuova Società, all'oggetto di toglierla dagli imbarazzi prodotti dall'ingente debito galleggiante onde era gravata; e le assemblee suddette, emettendo il loro voto in conformità del trattato di fusione, approvarono in ogni loro parte i nuovi statuti.

Ad eliminare le difficoltà cui potevano dar luogo, per la rete posta nel territorio pontificio, i diritti attribuiti a quel Governo dagli atti di concessione da esso emanati e dagli statuti del 4 agosto 1856 approvati dal medesimo, nell'articolo 77 dei nuovi statuti si riportava il disposto del trattato di fusione pel quale la parte della rete ferroviaria della Società situata nel territorio pontificio doveva continuare ad essere amministrata secondo le disposizioni degli statuti della Società generale delle strade ferrate Romane, per fino a che questi statuti non fossero modificati anche in proposito di questa parte della rete.

Siccome però d'altra parte l'articolo 4 dei nuovi statuti conteneva la clausola riprodotta dal suddetto trattato di fusione, relativa al cambio delle 170,000 azioni componenti il capitale sociale della Società delle strade ferrate Romane, così il Governo pontificio non ritenne sufficiente quanto si prescriveva nel citato articolo 77 dei nuovi statuti, ed anzi con decreto del 21 dicembre 1868 mise la Società in mora di provargli, mediante atto pienamente efficace, di essere in grado di adempiere verso di esso gli obblighi risultanti dagli atti di concessione e dagli statuti da esso approvati il 16 agosto 1856; minacciando in caso diverso di ritenersi sciolto da qualunque impegno in qualsiasi modo contratto verso la Società stessa.

In tale stato di cose l'assemblea generale, adunata in Parigi il 26 giugno 1869, e quella tenuta in Firenze il giorno 30 dello stesso mese ed anno, emettevano una identica dichiarazione colla quale si mantenevano salvi e rispettati i rapporti giuridici fra la Società ed il Governo pontificio per la parte delle linee sociali compresa nel territorio di questo, a forma in tutto dei più volte menzionati statuti del 4 agosto 1856.

Ciò posto, si è riconosciuta la necessità di prendere un provvedimento valevole a determinare gli effetti della suddetta dichiarazione in modo da rimuovere ogni possibilità che dalla dichiarazione medesima abbiano, quando che sia, a prendere pretesto atti in qualsivoglia modo pregiudizievoli alla unità finanziaria irrevocabilmente convenuta nel trattato di fusione del 22 giugno 1864, o a trarsi conseguenze nocevoli agli interessi sociali.

E ciò si è riconosciuto tanto più giusto in quantochè, se la crisi finanziaria onde era minacciata la Società generale delle strade ferrate Romane si è potuto scongiurare, lo si è dovuto agli sforzi fatti ed ai sacrifizi incontrati dalla intera Società risultata dalla fusione, la quale, oltre all'avere assunto l'obbligo di provvedere in avvenire al pagamento di tutte le obbligazioni sociali, ha poi contratto passività per più di 30 milioni di lire, e si è inoltre obbligata ad alienare porzione delle sue linee non comprese nelle concessioni conferite dalla suddetta Società generale delle strade ferrate Romane, per pagare le scadenze semestrali dovute ai portatori delle obbligazioni romane, e per soddisfare agli impegni presi coi costruttori ed altri fornitori delle linee pontificie per l'ammontare complessivo di oltre lire 60,000,000, come risulta dallo specchio dimostrativo che si allega, del tenore, ecc.

Si è pertanto considerato che sebbene, come conseguenza della volontà e delle deliberazioni legalmente emesse dagli azionisti della Società generale delle ferrovie Romane, l'anzidetta unità finanziaria della medesima con le altre Società delle ferrovie Livornesi, Maremmana e Centrale Toscana non possa affatto revocarsi in dubbio, pur tuttavia in vista della sussistenza degli statuti del 4 agosto 1856 sul territorio pontificio, e per tutti i casi ed eventualità in cui i medesimi possano venire da chiunque invocati come constitutivi di una distinta e separata personalità sociale quanto alle linee poste sul territorio pontificio, giovi guarentire nel miglior modo ed in ogni possibile eventualità gli effetti tutti della unità finanziaria medesima con un patto ulteriore di sussidiaria cautela, fino a tanto che non si otterrà di rimuovere ogni pericolo di possibile pregiudizio o alterazione della ripetuta unità finanziaria stabilita col trattato di fusione del 22 giugno 1864.

Quindi è che alla presenza di me notaio, ecc., assistito dagli infrascritti testimoni, ecc., presenti e personalmente costituiti;

Il signor commendatore Tommaso Mangani, presidente del Consiglio di amministrazione della nuova Società delle strade ferrate Romane, costituita col trattato di fusione del 22 giugno 1864, avente sede in Firenze, il quale stipula in nome e quale rappresentante della Società suddetta, in virtù dei poteri avuti con deliberazione del Consiglio medesimo in data 25 giugno 1870,

Ed il signor conte Anatolio Lemercier, membro del Consiglio di amministrazione della Società generale delle strade ferrate Romane, residente in Parigi, per la rete ferroviaria posta nello Stato pontificio a tenore delle disposizioni degli statuti del 4 agosto 1856, contraente in nome e quale rappresentante del Consiglio stesso, in virtù dei poteri avuti dal medesimo con deliberazione del 13 giugno 1870, si è convenuto e stipulato quanto segue:

1° Fino a tanto che non si sarà potuto introdurre, nei modi voluti dalle leggi ed ordinamenti vigenti nel territorio pontificio, le opportune modificazioni negli statuti del 4 agosto 1856, le quali assicurino pienamente gli effetti e la esecuzione degli impegni dipendenti dal trattato di fusione del 22 giugno 1864, stipulato fra la Società generale delle strade ferrate Romane e quelle delle ferrovie Livornesi, Maremmana e Centrale Toscana, a guarentigia di tutti gli effetti dell'unità finanziaria medesima; ed in correspettivo altresì tanto dei pagamenti effettuati e da effettuarsi dalla Società formata con l'atto di fusione suddetto, per un ammontare di oltre 60 milioni di lire, per dimettere, come in narrativa si è esposto, delle passività gravanti esclusivamente la Società generale delle strade ferrate Romane (Allegato lettera *A*), quanto dell'obbligo assunto dalla suddetta Società, costituita il 22 giugno 1864, di provvedere in avvenire al pagamento di tutte le obbligazioni sociali, il signor conte Lemercier, nel nome come sopra, si obbliga in ogni miglior modo a non alienare, nè in qualsivoglia forma obbligare ad altri in tutto o in parte nè l'esercizio, tanto sotto forma di Regia, quanto sotto altra forma qualsiasi, nè l'uso, nè la proprietà delle linee esistenti nel territorio pontificio, ed a cedere alla più volte nominata Società costituita dall'atto di fusione sopraccitato, per la quale il signor commendatore Mangani, nella suddetta sua qualifica, accetta la cessione medesima, tutti gli annui introiti netti, provenienti da qualsivoglia causa o titolo, delle linee poste nel territorio Pontificio, cioè da Roma a Ceprano, con diramazione da Ciampino a Frascati, da Roma ad Orte, e da Roma per Civitavecchia al Chiarone, detratte soltanto le spese di manutenzione e di esercizio, e quelle occorrenti per l'esatto adempimento degli obblighi tutti assunti verso il Governo pontificio cogli atti e capitoli di concessione delle linee suddette;

2° A guarentire l'esatto adempimento degli obblighi assunti nell'articolo precedente, la Società generale delle strade ferrate Romane, e per essa il signor conte Anatolio Lemercier, nel nome che sopra, dichiara di sottoporre, come sottopone, a speciale e convenzionale ipoteca, per la somma di 60 milioni di lire, a favore della Società costituita coll'atto di fusione del 22 giugno 1864, per la quale il signor commendatore Tommaso Mangani qui presente e stipulante accetta, le linee delle ferrovie poste nel detto territorio pontificio e propriamente:

a) La linea che dalla stazione centrale di Roma, posta alle Terme Diocleziane, passando per Velletri, giunge alla sponda destra del fiume Liri presso Ceprano, compresavi la diramazione che partendo dalla stazione di Ciampino, posta sulla linea suddetta, conduce a Frascati;

b) La linea che, partendo dalla nominata stazione centrale di Roma, per Monterondo, giunge ad Orte;

c) La linea che dalla stazione centrale di Roma per Palo, Civitavecchia, Corneto e Montalto, conduce al confine pontificio presso il Chiarone.

E presta ogni opportuno consenso perchè dai conservatori delle ipoteche di Roma e Comarca e delle provincie di Velletri, Frosinone, Civitavecchia e Viterbo vengano prese le occorrenti iscrizioni ipotecarie, ciascuno per la parte che lo riguarda.

E per l'osservanza, ecc., ecc.

Certifico io sottoscritto notaro che dai documenti allegati al processo verbale dell'adunanza generale del Consiglio di amministrazione della Società delle strade ferrate Romane il 25 giugno 1870, e sotto la denominazione d'Allegato *B* all'articolo 14 modificato della Convenzione del 30 settembre 1868, fra la Società suddetta e il Regio Governo, si trova una minuta d'atto pubblico da stipularsi in Roma, concordata e firmata nel 25 giugno 1870 dai signori commendatore Tommaso Mangani, e conte Anatolio Lemercier, nella loro rispettiva qualità di rappresentanti dei Consigli di amministrazione di Firenze e di Parigi, nel tenore preciso, *ne varietur*, della minuta d'atti qui sopra trascritta.

Firenze, il 1° luglio 1870.

Ser Pellegrino
del fu Raffaello Niccoli, notaro, residente a Firenze.

Visto, *il Ministro delle Finanze*
Quintino Sella.

Visto, *il Ministro dei Lavori Pubblici*
Giuseppe Gadda.

Allegato N° 3.

ELENCO dei creditori diversi della Società delle ferrovie Romane, non compreso il Governo italiano.

	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	Totale
Monte dei Paschi di Siena e Cassa di risparmio	43,797 21	»	»	»	»	»	»	»	»	»	43,797 21
Tommasini Guerrini e Comp.	4,000,000 »	1,000,000 »	1,000,000 »	1,000,000 »	1,000,000 »	1,000,000 »	1,000,000	1,000,000	520,937 50	»	11,630,937 50
Imprestito nazionale	582,865 80	»	»	»	»	»	»	»	»	»	582,865 80
Espropriati	500,000 »	600,000 »	400,000 »	500,000 »	»	»	»	»	»	»	2,000,000 »
Stabilimenti finanziari	10,300,000 »	6,180,000 »	4,120,000 »	4,085,453 28	»	»	»	»	»	»	24,685,453 28
Marchese di Salamanca	4,180,131 55	1,000,000 »	2,203,390 78	»	»	»	»	»	»	»	7,383,522 33
Cheli, Romanelli e figli	1,137,625 »	2,000,000 »	1,200,000 »	»	»	»	»	»	»	»	4,337,625
Somme prelevate sui fondi delle costruzioni Asciano-Grosseto	1,564,407 39	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,564,407 39
Pagamento fatto dall'Alta Italia, da comprendersi colla somma che il Governo deve pagare in ordine alla Convenzione 30 settembre 1868, compresa la differenza di cambio ed interessi dal 1° aprile 1869 al 30 giugno 1870	12,549,460 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	12,549,460 »
Rescissione del contratto delle Compagnie d'assicurazioni contro gl'incendi	41,000 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	41,000 »
Municipio di Firenze	144,412 76	»	»	»	»	»	»	»	»	»	144,412 76
Banca Nazionale Toscana	60,000 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	60,000 »
Spagnoli Cannelli	251,875 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	251,875 »
Saldo dei creditori chirografari della già rete suddetta	922,004 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	922,004 »
Creditori diversi	1,180,841 96	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,180,841 96
	37,458,420 67	10,780,000 »	8,923,390 78	5,585,453 28	1,000,000 »	4,000,000 »	1,000,000	1,000,000	[illegible]30,937 50	»	57,378,202 23

Visto, *il Ministro delle Finanze*
Quintino Sella.

Visto, *il Ministro dei Lavori Pubblici*
Giuseppe Gadda.

Allegato N° 4.

Convenzione per il compimento e l'esercizio della ferrovia da Foggia a Candela.

Visti gli articoli 18, 19, 20, 21 della Convenzione colla Società delle strade ferrate Meridionali del 28 novembre 1864, approvata colla legge 14 maggio 1865, coi quali articoli, previsto il caso della costituzione d'un regolare consorzio fra le provincie ed i comuni interessati alla conservazione del tronco di strada ferrata da Foggia a Candela, si stabilì che la Società predetta, mediante il pagamento di una somma fissa annua di lire 125 mila, delle quali 75 mila a carico del Governo e 50 mila delle provincie e comuni interessati, avrebbe assunto lo esercizio del tronco suddetto, completando a sue spese i lavori necessari al regolare esercizio della strada;

Vista la nota della Direzione generale della Società delle ferrovie Meridionali 20 luglio 1866, n. 6473-2473, colla quale si annuisce a che la sovvenzione fissa annua di cui sopra sia ridotta a lire 110 mila, purchè in compenso vengano concesse alla Società alcune facilitazioni in essa nota specificate, tanto per la ultimazione del tronco suddetto, quanto per attivarvi un servizio economico;

Vista l'altra nota della Direzione generale predetta in data del 29 ottobre 1866, numero 9856-3665, colla quale essa dichiara di accettare in massima le proposte fatte dal Ministero colla nota 26 ottobre medesimo, n° 42331-2155;

Premesso poi che il Ministero, in seguito alle intelligenze prese colla Società, significava alla prefettura di Foggia che la quota assegnata alle provincie ed ai comuni poteva essere ridotta a lire 40 mila, e le invitava intanto a promuovere dai corpi morali interessati le deliberazioni necessarie per la costituzione del consorzio, deliberazioni che vennero fatte conoscere con nota del 4 dicembre 1866, numero 17899-2819;

Vista la deliberazione della Deputazione provinciale di Capitanata in data 10 maggio 1867, colla quale è ordinato e reso esecutivo il consorzio per il pagamento delle lire 40 mila, di concorso sulle basi precedentemente espresse;

Il Ministro dei Lavori Pubblici per l'Amministrazione dello Stato per una parte, e la Società delle strade ferrate Meridionali dall'altra, rappresentata dal suo direttore generale, hanno convenuto e convengono quanto segue:

Art. 1. La sovvenzione annua, di cui all'articolo 18 della Convenzione 28 novembre 1864, approvata colla legge 14 maggio 1865, è ridotta da lire 125 mila a lire 110 mila, delle quali 70 mila a carico del Governo, e 40 mila a carico delle provincie e dei comuni costituiti in regolare consorzio.

Art. 2. La Società si obbliga, contro il pagamento della suddetta sovvenzione di lire 110 mila, ad assumere, in modo proporzionato al movimento, l'esercizio del tronco di strada ferrata da Foggia a Candela, completando a sue spese tutti i lavori necessari al regolare servizio della strada di cui fu in via temporaria, autorizzato l'esercizio sino dal giorno 15 maggio primo prossimo.

Art. 3. Il Governo s'incarica di esigere dalle provincie e dai comuni la quota annua di lire 40 mila loro assegnata, e di pagare direttamente alla Società la sovvenzione intiera di lire 110 mila.

Il pagamento della medesima è guarentito dal Governo, e comincierà a decorrere dal giorno dell'apertura all'esercizio della strada suddetta, e sarà fatto per semestre.

Pel caso poi che il prodotto lordo del suddetto tronco di strada ferrata da Foggia a Candela arrivasse a superare la somma di L. 7,000 per chilometro, la eccedenza andrà a favore del Governo e del consorzio delle provincie e comuni in proporzione delle quote del sussidio prestato.

Art. 4. Per l'ultimazione del tronco suddetto la Società è autorizzata a compiere le opere in conformità dei progetti approvati in data 31 maggio 1864, ed annessi al verbale di ricognizione redatto in data 30 aprile 1868 dai delegati del Governo signor cav. Amato, ingegnere capo del Genio civile e commissario tecnico governativo, e cav. Poggi, ingegnere capo, con quelle riserve che nel verbale medesimo sono espresse, ed a condizione che siano costruiti in modo stabile, ed in relazione al servizio a cui sono destinati, i fabbricati delle stazioni nel termine non minore di otto anni, e sia accresciuto il numero delle case cantoniere tostochè lo sviluppo del movimento ed il bisogno del servizio lo possano richiedere e sia dal Ministero giudicato indispensabile.

Art. 5. Il servizio del trasporto delle merci a grande ed a piccola velocità, tra il suddetto tronco di strada ferrata e le altre linee della Società, avrà luogo col mezzo di rispedizione nella stazione di Foggia per cura della Società e senza corrispettivo di sorta.

Art. 6. Il servizio di carico e scarico delle merci nelle stazioni, eccettuata quella di Foggia, potrà essere dalla Società lasciato a cura dei mittenti o dei destinatari, ed in questo caso la Società non potrà percepire che il diritto fisso di 10 centesimi per tonnellata, portato dalla tariffa generale.

Art. 7. Per il tronco di ferrovia, di cui nella presente Convenzione, la Società applicherà le tariffe generali in vigore sulle linee principali della sua rete, e non vi potrà introdurre delle modificazioni senza che ne sia dimostrata la convenienza e vengano le medesime approvate dal Ministero.

Art. 8. La concessione della strada ferrata da Foggia a Candela sarà duratura pel termine stabilito per le strade ferrate Meridionali coll'articolo 29 della Convenzione 28 novembre 1864, annessa alla legge 14 maggio 1865, n° 2279.

Art. 9. La presente Convenzione, che dovrà essere ammessa dall'assemblea generale degli azionisti, non sarà valida che dopo la sua approvazione a termini di legge.

Fatta, letta e sottoscritta in doppio originale a Firenze, oggi, dieci giugno mille ottocento sessantotto

Il Ministro dei Lavori Pubblici
G. Cantelli.

Per la Società delle ferrovie Meridionali
Bona.

Il Direttore Capo di Divisione
Marsi.

Visto, il Ministro delle Finanze
Quintino Sella.

Visto, il Ministro dei Lavori Pubblici
Giuseppe Gadda.

Allegato N° 5.

Convenzione 19 novembre 1868 colla Ditta Guastalla pel riscatto e compimento della ferrovia di Savona.

Firenze, l'anno mille ottocento sessantotto, addì 19 del mese di novembre:

Ritenuta la Convenzione 14 novembre 1861, approvata con Regio decreto 17 stesso mese, n° 337, per la concessione di una strada ferrata da Savona a Torino per Carmagnola, e del tronco di diramazione da Cairo ad Acqui, mediante il premio di dieci milioni di lire da corrispondersi dal Governo alla Società concessionaria, oltre quelle somme che avrebbero votate i comuni e gli altri corpi morali per la linea principale, e mediante l'assicurazione da parte del Governo del prodotto lordo di lire venticinquemila al chilometro per il tronco Cairo-Acqui;

Ritenuta la successiva Convenzione 17 settembre 1865, approvata con decreto Reale 18 stesso mese, n° 2513, colla quale, in esecuzione dell'articolo 7 della legge 14 maggio 1865, numero 2279, il Governo ha garantito alla Società concessionaria di detta strada il sei per cento annuo sopra il capitale di 54 milioni di lire, stimato necessario all'eseguimento dei lavori, e così l'annuo prodotto netto di lire tre milioni dugento quarantamila, in corrispettivo della rinunzia ivi pattuita al residuo premio di otto milioni di lire che restavano a conseguirsi sul premio di dieci milioni concesso dallo Stato, ed alla garanzia di 25,000 lire al chilometro del ramo Cairo-Acqui, come anche in corrispettivo degli obblighi assunti dalla Società nella stessa Convenzione;

Ritenuta ancora l'ultima Convenzione 5 dicembre 1866, approvata con Regio decreto 11 febbraio 1867, numero 3613, in seguito all'adesione prestatavi dall'assemblea generale degli azionisti della Società concessionaria della ferrovia anzidetta in data 14 gennaio 1867, colla quale Convenzione la mentovata Società, non essendo più in grado per molte circostanze di far fronte ai propri impegni, trasferì la sua concessione ed i relativi suoi diritti nell'impresa costruttrice I. Guastalla e Comp., alle condizioni e cogli obblighi ivi indicati, tra i quali è specialmente da notarsi quello di soddisfare ai diversi debiti della Società tassativamente descritti, ed ascendenti a lire quattro milioni quattrocento ventotto mila trecento novantotto e centesimi quarantatrè (comprese lire due milioni novecento cinquantaseimila trecento novantaquattro dovute alla stessa impresa Guastalla), oltre il servizio dal primo gennaio 1867, e l'ammortamento di 17,660 obbligazioni di lire 500, valore nominale, fruttanti il tre per cento all'anno, già emesse dalla Società, e quello eziandio di mettere a disposizione della cedente Società altre 5750 obbligazioni simili, mentre il Governo, riconosciuta ed accettata la ditta I. Guastalla e Comp. siccome surrogata alla suddetta Società concessionaria, si obbligò di anticipare alla nuova Compagnia, che doveva crearsi dalla stessa ditta Guastalla [illegible] milioni di lire da imputarsi sui prodotti netti della strada, e sulla garanzia del 6 per cento sul capitale di lire 54 milioni sopra menzionati;

Ritenuto che in detta ultima Convenzione furono dichiarate spettanti intieramente ed esclusivamente alla ditta I. Guastalla e Comp. le nominali lire dugentomila, tuttora depositate in rendita del Debito pubblico nelle casse dello Stato a guarentigia degli obblighi assunti verso il Governo dalla Società concessionaria della ferrovia di Savona, e furono anche ceduti alla stessa ditta tutti indistintamente i diritti di detta Società sopra i terreni espropriati ed acquistati in altro modo per la formazione della strada e delle sue dipendenze, e sopra i lavori già eseguiti; locchè tutto, giusta i deconti presentati dalla Società, ascendeva già a tutto aprile 1866 a lire 14,774,469 28, ed il residuo dei sussidi ancora dovuti dai comuni ed altri corpi morali, che al 1° maggio 1866 ascendeva a lire 1,507,797 50;

Considerato che, mentre la nuova Società indicata nell'anzidetta Convenzione 5 dicembre 1866 non potè essere costituita nel tempo prefisso, tanto il Comitato di stralcio della Società precedente, valendosi dei poteri a lui concessi dalla medesima, quanto il Governo, riconobbero di dovere mantenere e mantennero sempre aperte nel comune interesse le relative pratiche e trattative;

Considerata infine la necessità rappresentata dalla ditta I. Guastalla e Comp. di non più differire una conclusione, essendo ormai divenuto impossibile di mantenere lo stato attuale d'incertezza sulle sorti di quella strada, e quindi di tutta urgenza condurre a fine le trattative e pratiche anzidette;

(*Continua*)

Fea Enrico, *gerente*.

FIRENZE — Tip. Eredi Botta

Quindi colla presente scrittura in doppio originale tra i Ministri dei Lavori Pubblici e delle Finanze, contraenti in nome dello Stato e la ditta I. Guastalla e Compagnia, rappresentata dal cavaliere Israele Guastalla di Modena, si è convenuto e stipulato quanto segue:

Art. 1. La Convenzione 5 dicembre 1866, approvata con Regio decreto 11 febbraio 1867, num. 3613, sarà eseguita e sortirà il suo pieno effetto colle modificazioni di cui nei patti infra tenorizzati.

Art. 2. L'impresa I. Guastalla e Compagnia, investita per parte della Società della strada ferrata di Savona, in virtù della citata Convenzione 5 dicembre 1866, di tutti i diritti e ragioni in favore della predetta Società concessionaria derivanti dalle Convenzioni 14 novembre 1861 e 12 settembre 1865, e da ogni altro atto relativo, dichiara di rinunziare, come rinunzia, a favore del Governo ad ogni diritto in essa pervenuto a termini di detta Convenzione 5 dicembre 1866, e conseguentemente anche ad ogni effetto della garanzia promessa coll'articolo 4 della seconda delle Convenzioni suddette, e così alle lire 3,240,000 di annuo prodotto netto, nonchè al residuo del premio votato dai comuni e corpi morali.

Art. 3. Tutti i terreni espropriati ed acquistati in altro modo per la formazione di detta strada e delle sue dipendenze, e tutte le opere eseguite, nonchè quelle che dovranno ancora eseguirsi tanto per esaurire le anticipazioni decretate, quanto in dipendenza della presente Convenzione, sono, come si dichiarano, passate coi loro annessi e connessi in piena e libera proprietà dello Stato, risolto a di lui favore qualsiasi diritto dipendente dalla intervenuta concessione e Convenzioni relative.

Art. 4. Il rimborso al Governo di quella parte di premio stato votato dai comuni ed altri corpi morali a favore della strada ferrata di Savona, che fu anticipato nella forma portata dai Regi decreti 21 agosto 1866, num. 3120, 17 novembre 1867, num. 4053, e 27 settembre 1868, numero 4627, sarà eseguito in 4 anni, 1869, 1870, 1871, 1872, determinati, come nell'articolo 6, per lo eseguimento ed ultimazione dei lavori nelle quote rispettivamente dovute, che saranno accertate nei termini di diritto e riconosciute dai singoli corpi morali e comuni prima che il Governo dia la sua definitiva sanzione alla presente Convenzione.

Art. 5 L'impresa Guastalla dal canto suo si obbliga di ultimare tutte le opere che all'epoca infra fissata del 1° gennaio 1869 si dovranno ancora eseguire per compiere la strada ferrata Savona-Torino, a partire dalla principale stazione di Savona sino a quella di Bra, nonchè la diramazione da Cairo ad Acqui, secondo i progetti approvati o da approvarsi definitivamente dal Ministero dei Lavori Pubblici.

Si dichiara che il detto obbligo dell'impresa I. Guastalla e Compagnia comprende tutti i lavori e le provviste di materiale fisso e tutte le spese descritte nel quaderno d'oneri del 21 luglio 1861, numero 150, escluso il materiale mobile ed ogni altro oggetto indicato nel paragrafo 5 del quaderno suddetto, limitando però, in quanto alla stazione di Savona gli obblighi dell'impresa suddetta a fare i binari di servizio ed i fabbricati per le rimesse delle locomotive e delle vetture nella stazione sulla ferrovia Ligure, il tutto in quanto sia indispensabile per l'esercizio della linea tra Savona e Torino e della diramazione da Cairo ed Acqui.

Tutte le opere e provviste saranno eseguite in piena conformità delle norme prescritte dal Quaderno suddetto, e saranno condotte in modo che i diversi tronchi, nei quali la ferrovia s'intende divisa, possano essere come infra ultimati ed aperti all'esercizio fra anni quattro a partire dal 1° gennaio 1869.

Art. 6. Le opere a compiersi sono distinte nei tronchi, e saranno regolate nei tempi seguenti:

a) A tutto il 31 dicembre 1870 la prima parte della linea principale da Savona a Cairo;

b) A tutto il 31 dicembre 1871, il ramo da Cairo ad Acqui;

c) A tutto il 31 dicembre 1872, la parte rimanente della linea principale fra Cairo e Bra.

I termini suddetti sono di rigore, salvo unicamente i casi di forza maggiore, debitamente constatati.

Durante il tempo stabilito per il compimento dei suddetti tronchi, il Governo sarà in facoltà di ordinare all'impresa Guastalla anche l'esecuzione entro un congruo termine del tronco da Bra a Carmagnola, al prezzo di lire italiane un milione e seicentomila.

Art. 7. I tronchi suddetti saranno a misura dalla loro ultimazione consegnati all'Amministrazione dello Stato, nel di cui libero possesso e godimento rimane espressamente convenuto debba passare l'intiera linea, con ciò che siano osservate le condizioni infra espresse.

Art. 8. In correspettivo della cessione e degli obblighi di cui sopra, il Governo pagherà nei modi di cui infra la somma di 30 milioni di lire, di cui per la concorrente di sei milioni in compenso e cogli accolli determinati agli articoli 9 e 10, e per 24 milioni in compenso dei lavori da eseguirsi come all'articolo 5.

Art. 9 La somma suddetta di sei milioni si suddivide nel seguente modo:

Tre milioni saranno ritenuti dal Governo come somma calcolata in massa e senza detrazione o bonificazione pei risultati diversi che potranno aversi dalla liquidazione delle partite descritte alle lettere *a*, *b*, *c*, *d*, *e*, *f*, *g*, mediante la qual somma il Governo si accolla direttamente ed accetta rispettivamente il pagamento ed il compenso di dette partite coi loro rispettivi eccessori, cioè:

a) Di lire ottocento mila a pareggio dell'anticipazione fatta, come all'articolo 13 della Convenzione 5 dicembre 1866;

b) Di lire settecento novantaquattro mila settecento, interessi di sei semestri 1866, 1867 e 1868, dovuti sulle 17,660 obbligazioni emesse;

c) Di lire un milione dovuto alla Società del Credito mobiliare italiano;

d) Di lire cinquantamila cento trentatre per rimborso spese di controllo a tutto il 1868;

e) Di lire cinquecento per sorveglianza del commissario amministrativo;

f) Di lire trentamila, importo tasse sulla ricchezza mobile, a carico del *deficit* della Società concessionaria;

g) Di lire dodicimila trecento cinquanta per esonero dal prestito nazionale.

Art. 10. Gli altri tre milioni a saldo dei sei di cui nell'articolo 8, saranno applicati per l'estinzione:

a) Delle lire 2,956,394 48, residuo credito della ditta Guastalla verso la Società per costruzioni, liquidato come alla lettera *a* dell'articolo 3 della Convenzione 5 dicembre 1866;

b) Delle lire 20,000, debito della Società verso l'ingegnere cavaliere Amedeo Peyron, come alla lettera *c* del suddetto articolo 3;

c) Delle lire 3,000, residuo fitto come alla lettera *d*, articolo suddetto;

d) Delle lire 20,000 a saldo stipendi arretrati degli impiegati dell'antica Compagnia concessionaria.

La somma predetta di tre milioni, di cui nel presente articolo, sarà pagata all'impresa Guastalla come infra nell'anno 1874 senza alcun diritto ad interessi, con obbligo di soddisfare, di accordo col Comitato di stralcio, le dette tre ultime partite rilevanti a lire 43,000.

Art. 11. La somma di 24 milioni, importo a prezzo fatto ed invariabile dei lavori ad eseguirsi, verrà pagata all'impresa Guastalla a rate mensuali, a misura dell'avanzamento dei lavori, debitamente constatato come infra nei termini seguenti:

Nell'anno 1869	L.	2,000,000
» 1870	»	5,000,000
» 1871	»	7,000,000
» 1872	»	7,000,000
» 1873	»	3,000,000
Totale	L.	24,000,000
Nell'anno 1874 pagamento come all'articolo precedente	»	3,000,000
Complessivo	L.	27,000,000

Art. 12. Il Governo, come proprietario della strada, rimane in obbligo, come si assume, di servire gli interessi e provvedere all'ammortamento a far tempo dal 1° gennaio 1869:

a) Del numero di 17,660 obbligazioni emesse (Allegato 1);

b) Di altre 5750 obbligazioni, che saranno nel 1869 consegnate al Comitato di stralcio per gli effetti dell'articolo 5 della Convenzione 5 dicembre 1866, mediante l'osservanza e le cautele prescritte dagli articoli 360 e 361 della Legge vigente sui lavori pubblici 20 marzo 1865, per chiunque potesse avere delle ragioni verso la disciolta Società concessionaria.

Art. 13. I pagamenti a carico del Governo non potranno eccedere le somme come sopra fissate per ciascun anno.

L'impresa non avrà diritto di richiederne il pagamento, salvo in quanto risulti aver eseguito tanti lavori per somme corrispondenti. Essa però sarà libera di procedere nei vari tronchi come crederà, purchè dia ultimati nei termini fissati all'art. 6 i vari tronchi ivi indicati.

I lavori che si eseguiranno nel corso del 1872, ove eccedano la quota mensile di L. 583,333 33, rispondente al dodicesimo dei 7 milioni assegnati per detto anno, saranno, sino alla concorrenza della quota mensile di lire 250,000, corrispondente ai 3 milioni assegnati nel 1873, accreditati all'impresa, e per il relativo ammontare delle corrispondenti rate mensili del 1873, il Governo rilascierà all'impresa Guastalla dei buoni del Tesoro a dodici mesi, coll'interesse però a carico dell'impresa stessa.

I tre milioni assegnati al 1874 saranno nel gennaio di detto anno pagati parimenti con buoni del Tesoro a dodici mesi, restando pure a carico dell'impresa Guastalla i relativi interessi, previa la finale collaudazione dei lavori e l'esaurimento delle prescrizioni degli art. 360 e 361 della già citata legge sui lavori pubblici, che dovranno compiersi prima del gennaio 1874.

Art. 14. Per regolare i pagamenti mensili durante l'esecuzione dei lavori l'impresa Guastalla presenterà all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici una estimazione delle opere da farsi in ciascuno dei tronchi indicati all'art. 6, in modo che si trovi per ciascheduno assegnata una quota proporzionale dei 24 milioni.

Art. 15. La responsabilità per la buona condotta, riuscita e conservazione dei lavori e dei materiali di ogni genere somministrati rimane accollata esclusivamente alla ditta I. Guastalla e Compagnia fino alla definitiva collaudazione ed accettazione di tutti i tronchi, eccettuati i casi di forza maggiore; dichiarandosi però espressamente che, per quanto riflette la suaccennata responsabilità, non saranno fra i detti casi di forza maggiore compresi i danni derivanti da piene anche straordinarie di fiumi e torrenti.

La sorveglianza esercitata sui lavori dagli impiegati del Governo non iscemerà in nulla la responsabilità della ditta I. Guastalla e Compagnia, come non potrà un tale fatto invocarsi per scusare un vizio di costruzione od una imperfezione, qualunque ne sia il genere, che si venisse a scoprire nei lavori.

Le spese di detta sorveglianza saranno a carico del Governo.

Art. 16. Le opere che fossero per soffrire danni od avarie per qualsiasi causa, e nelle quali si scoprissero difetti tali da renderle inaccettabili verranno escluse e dedotte dalle situazioni e dai certificati mensili di pagamento, e la ditta predetta avrà l'obbligo di provvedere a totali sue spese al rifacimento d'ogni opera male riuscita o male eseguita.

Art. 17. A guarentigia degli obblighi che assume la ditta I. Guastalla e Compagnia in forza della presente Convenzione, oltre al suo credito di lire 2,956,394 48, di cui alla lettera *a*) dell'art. 10, lascierà depositate nelle Casse dello Stato in rendita pubblica le lire 200,000, residuo del deposito fatto da essa per la Società concessionaria della ferrovia di Savona, e che coll'art. 6 della citata Convenzione 5 dicembre 1866 fu riconosciuto siccome appartenente intieramente ed esclusivamente alla stessa ditta.

Art. 18. In caso d'inadempimento da parte della ditta predetta ai patti stipulati colla presente Convenzione, perderà a beneficio dello Stato le lire 200,000 di cauzione accennate nell'articolo precedente, salvo il caso di forza maggiore legalmente constatato ed indipendente dal fatto proprio.

Nel caso di ritardo nel compimento dei diversi tronchi, di cui all'articolo 6, incorrerà in una multa a favore del Governo in ragione di lire due mila al giorno per ogni tronco in ritardo, e qualora il ritardo fosse maggiore di tre mesi, escluso sempre il caso di forza maggiore, decadrà, senza bisogno di costituzione in mora e mediante semplicemente un decreto del Ministro dei Lavori Pubblici, da ogni diritto alla prosecuzione dei lavori, dei quali colla presente Convenzione si è assunto lo eseguimento; ed il Governo sarà libero di farli continuare in quel modo che ravviserà più opportuno a maggiori spese della ditta predetta.

Le multe per i semplici ritardi saranno prelevate sulla cauzione e sul credito della ditta I. Guastalla e Compagnia, di cui nello articolo 17.

Art. 19. L'Impresa I. Guastalla e Compagnia dovrà eleggere un domicilio legale in Firenze e farsi inoltre leggittimamente rappresentare sui cantieri da persona idonea, alla quale si possa dagli ingegneri del Governo fare le comunicazioni necessarie nello interesse del buon andamento dei lavori.

Per il fatto di tali suoi rappresentanti, e di ogni suo dipendente, è sempre responsabile la ditta appaltatrice verso l'amministrazione e verso i terzi.

Art. 20. Restano fermi e si applicheranno alla ditta I. Guastalla e Compagnia i favori accordati alla Società concessionaria della ferrovia di Savona cogli articoli 83 lettera *a*) 84, 90 e 91 del Quaderno d'oneri annesso alla legge 21 luglio 1861, num. 150, in quanto possono riferirsi alla esecuzione della presente Convenzione.

Art. 21. La ditta I. Guastalla e Compagnia si obbliga di presentare entro un mese da questa data una formale dichiarazione del Comitato di stralcio della Società di Savona, che esso aderisce alla presente Convenzione.

Art. 22. Dopo che la ditta I. Guastalla e Compagnia avrà adempiuto all'articolo precedente, la presente sarà sottoposta all'approvazione per legge, senza la quale sarà come non avvenuta.

Fatta, letta e sottoscritta in doppio originale nel giorno, mese ed anno di cui sopra.

Il Ministro dei Lavori Pubblici
L. Pasini.

Il Ministro delle Finanze
L. G. Cambray-Digny.

Per la ditta I. Guastalla e Compagnia
I. Guastalla di Modena.

Il Dirett. Capo di Divisione al Ministero dei Lav. Pubb.
Marsi.

Visto, *il Ministro delle Finanze*
Quintino Sella.

Visto, *il Ministro dei Lavori Pubblici*
Giuseppe Gadda.

Allegato A

alla Convenzione 19 novembre 1868 colla ditta Guastalla.

Elenco autentico delle diciassettemila seicento sessanta *obbligazioni emesse dalla Compagnia ferroviaria Torino-Savona-Acqui, dall'origine sino al giorno d'oggi*, 10 *gennaio* 1869.

Numero	Quantitativo
130 a 140	11
10,001 a 10,646	646
10,648 a 10,650	3
10,652	1
10,007 a 10,065	0
10,764 a 10,850	87
10,855 a 11,027	173
11,040 a 11,055	16
11,057 a 11,489	433
11,501 a 11,548	48
11,550 a 11,574	25
11,579 a 14,008	2,430
14,010 a 15,666	1,657
15,669 a 15,962	294
15,973 a 16,340	368
16,555 a 16,853	299
16,864 a 16,869	6
16,902 a 16,954	53
16,995 a 17,250	256
17,256 a 17,281	26
17,302 a 17,500	199
17,503 a 17,802	300
17,820 a 17,917	98
17,920 a 18,181	262
18,184 a 19,330	1,147
19,351 a 19,406	56
19,408 a 19,486	79
19,511 a 19,977	467
19,980	1
19,983	1
20,078 a 20,359	282
20,377 a 20,809	433
20,816 a 20,959	144
20,961 a 21,546	586
21,667 a 21,698	32
21,701 a 22,308	608
22,319 a 22,455	137
22,458 a 22,616	159
22,618 a 23,551	934
23,556 a 23,749	194
23,752	1
23,756 a 23,798	43
23,896 a 23,444	549
24,446 a 24,871	426
24,873 a 25,570	698
25,574 a 25,576	3
25,580 a 25,670	91
25,675 a 25,716	42
25,719 a 26,471	753
31,001 a 31,140	140
31,472 a 31,618	147
31,719	1
31,919 a 31,979	61
31,984 a 32,000	17
69,501 a 69,903	403
70,501 a 71,145	645
71,148 a 71,151	4
71,154 a 71,207	54
71,258 a 71,277	20
71,280 a 71,281	2
71,501 a 72,000	500
73,501 a 73,600	100
Totale generale	17,660

La presente lista è dichiarata esatta nei numeri e quantitativo delle diciassettemila seicento sessanta obbligazioni.

Torino, 10 gennaio 1869

Per il Comitato di stralcio della Società ferroviaria Torino-Savona-Acqui

Il Presidente
G. F. Galvagno.

Il Segretario
Pierre Van Loo.

Per unirla alla Convenzione 19 settembre 1868 si rimette al Ministero dei lavori pubblici.

Torino, 14 detto.

Per l'Impresa
I. Guastalla.

Visto, *il Ministro delle Finanze*
Quintino Sella

Visto, *il Ministro dei Lavori Pubblici*
Giuseppe Gadda.

Allegato N. 6.

Convenzione colla ditta Guastalla per modifiche alla convenzione del 19 *novembre* 1868.

Firenze, questo giorno quattordici del mese di giugno dell'anno 1870;

Considerato che, per ragione del tempo trascorso, sanosi rese necessarie alcune modificazioni nella convenzione stipulata nel 19 novembre 1868 tra il Governo e la ditta Israele Guastalla e Comp. pel compimento dei lavori di costruzione della strada ferrata da Torino a Savona, e della diramazione da Cairo ad Acqui;

Ritenuto che la succitata convenzione venne ripresentata dal Ministero alla Camera dei deputati nella tornata 6 aprile 1870, con riserva, per parte del Ministero stesso, di fare in seguito quelle ulteriori proposte che gli sembrassero opportune e che gli fosse dato di concretare;

Ritenuto essere nell'interesse generale che le suindicate strade ferrate siano condotte a compimento ed aperte all'esercizio colla maggior possibile sollecitudine, laonde riesce opportuno il mantenere il patto pel quale, colla convenzione 19 novembre 1868, la ditta Guastalla si obbligava a dare intieramente compiute quelle linee entro l'anno 1872;

Colla presente scrittura in doppio originale tra i signori Ministri dei lavori pubblici e delle finanze, contraenti in nome dello Stato, e la ditta Israele Guastalla e Comp., rappresentata dal cav. Israele Guastalla di Modena, si è convenuto e si conviene di comune accordo, tenuta ferma in ogni altra sua disposizione la convenzione firmata sotto la data 19 novembre 1868, e relativa al compimento della costruzione della strada ferrata da Torino a Savona, e della diramazione da Cairo ad Acqui, di apportare alla convenzione stessa le modificazioni ed aggiunte che vengono qui sotto indicate:

1° L'articolo 4 si modifica come segue:

« Il rimborso al Governo di quella parte di premio stato votato dai comuni e da altri corpi morali a favore della strada ferrata di Savona, che fu anticipato nella forma portata dai RR. decreti 21 agosto 1866, n. 3120, 17 novembre 1867, n. 4053, e 27 settembre 1868, n. 4627, sarà eseguito negli anni 1870, 1871 e 1872 nelle quote rispettivamente dovute. »

2° Si sopprime l'ultimo paragrafo dell'articolo 5, e al primo paragrafo dell'articolo medesimo si sostituisce il seguente:

« L'impresa Guastalla dal canto suo si obbliga di ultimare tutte le opere che al 1° gennaio 1869 restavano da eseguire per compiere la strada ferrata Savona-Torino, a partire dalla principale stazione di Savona sino a quella di Bra, non che la diramazione da Cairo ad Acqui, secondo i progetti approvati o da approvarsi definitivamente dal Ministero dei lavori pubblici. »

3° In luogo e vece dell'articolo 6, che viene intieramente soppresso, si pone il seguente:

« Tutte le opere e le provviste saranno eseguite in piena conformità delle norme prescritte dal quaderno d'oneri citato nel precedente articolo 5, e saranno condotte in modo che la linea principale da Savona a Bra, e la diramazione da Cairo ad Acqui, siano ultimate e pronte per l'esercizio al 31 dicembre 1872, purchè la relativa convenzione colla ditta Guastalla sia approvata per legge non più tardi del 30 settembre 1870.

« Protraendosi l'approvazione per legge al di là del 30 settembre 1870, verrà corrispondentemente prorogato il termine obbligatorio a dare compiute le suddette linee.

« Il termine qui sopra fissato è di rigore, salvo unicamente i casi di forza maggiore, debitamente constatati.

« Durante il tempo stabilito pel compimento dei lavori suddetti, il Governo sarà in facoltà di ordinare all'impresa Guastalla anche l'esecuzione, entro un congruo termine, del tronco da Bra a Carmagnola, al prezzo di lire italiane un milione seicentomila. »

4° L'articolo 7 rimane modificato come segue:

« Sarà in facoltà del Governo di richiedere che i diversi tronchi delle ferrovie summenzionate siano, a misura della loro ultimazione, consegnati all'amministrazione dello Stato, nel di cui libero possesso e godimento rimane espressamente convenuto debbano passare le intiere linee, con che siano osservate le condizioni infraespresse. »

5° Si sopprime l'articolo 11 e vi si sostituisce il seguente:

« La somma di 24 milioni, importo a prezzo fatto ed invariabile dei lavori da eseguire, verrà pagata all'impresa Guastalla a rate mensili, a misura dell'avanzamento dei lavori debitamente constatato, e nei termini seguenti:

« Nell'anno 1870	L.	2,000 000
« » 1871	»	5,000,000
« » 1872	»	8.000,000
« » 1873	»	9,000,000
« Totale	L.	24,000,000
« Nell'anno 1874 pagamento come all'articolo precedente	»	3,000,000
« Complessivo	L.	27,000,000

6° Viene intieramente soppresso l'articolo 12, e si pone in sua vece il seguente:

« Il Governo, come proprietario della strada, rimane in obbligo, come si assume, di servire gli interessi e provvedere all'ammortamento, a far tempo dal 1° gennaio 1870, delle 17660 obbligazioni emesse (Allegato 1)

« Rimane inoltre in obbligo, come si assume, di servire gli interessi e provvedere all'ammortamento di altre 5750 obbligazioni che, dentro un anno successivo all'approvazione per legge della Convenzione 19 novembre 1868 colle presenti modificazioni, saranno consegnate al Comitato di stralcio per gli effetti dell'articolo 5 della Convenzione 5 dicembre 1866, mediante l'osservanza e le cautele prescritte dagli articoli 360 e 361 della legge vigente sui lavori pubblici 20 marzo 1865 per chiunque potesse avere delle ragioni verso la disciolta Società concessionaria.

« Il servizio degli interessi delle suddette 5750 obbligazioni non dovrà in nessun caso avere principio che alla scadenza del termine qui sopra indicato per la consegna delle medesime.

« L'impresa Guastalla assume l'obbligo di mettere a disposizione del Governo, a misura del bisogno, i fondi necessari pel pagamento dei due semestri di interessi dovuti per l'anno 1869 sopra le 17660 obbligazioni già emesse. »

7° All'articolo 13 che si sopprime integralmente, si sostituisce il seguente:

« I pagamenti a carico del Governo non potranno eccedere le somme come sopra fissate per ciascun anno.

« L'impresa non avrà diritto di richiederne il pagamento che sino alla concorrenza dell'importo dei lavori eseguiti e dei tre quarti del valore delle provviste già introdotte nel cantiere.

« Essa però sarà libera di procedere nei vari tronchi come crederà, purchè dia ultimata, nel termine fissato dall'articolo 6, tutta la linea principale e la sua diramazione.

« I lavori e le provviste che si faranno nel 1872, una volta esaurito lo stanziamento degli 8 milioni assegnati per detto anno, saranno accreditati all'impresa, e fino alla concorrenza dei primi 3 milioni di lire verranno pagati mediante rilascio di Buoni del Tesoro a dodici mesi, col relativo interesse a carico dell'impresa stessa. E per ogni maggiore somma fino ad esaurire i 9 milioni assegnati al 1873 il Governo le rilascierà ugualmente nel 1872, a misura dell'avanzamento dei lavori e delle provviste, Buoni del Tesoro a dodici mesi, col relativo interesse a carico dello Stato.

« I tre milioni assegnati al 1874 saranno nel gennaio di detto anno pagati parimenti con Buoni del Tesoro a dodici mesi, restando a carico dell'impresa Guastalla i relativi interessi, previa la finale collaudazione dei lavori e l'esaurimento delle prescrizioni degli articoli 360 e 361 della già citata legge sui lavori pubblici, che dovranno compiersi prima del gennaio 1874. »

8° L'articolo 14 viene modificato come segue:

« Per regolare i pagamenti mensili durante l'esecuzione dei lavori, l'impresa Guastalla presenterà all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici una estimazione dei lavori da farsi in ciascuno dei tronchi da Savona a Cairo, da Cairo ad Acqui, e da Cairo a Bra. Tale estimazione conterrà un epilogo di tutti i lavori divisi per qualità, applicando ai quali i prezzi della tariffa, si ottengano gli importi dei singoli tronchi, e nel complesso di questi l'importo generale della spesa di 24 milioni di lire.

« All'oggetto di comprendere nelle situazioni e nei certificati mensili di pagamento i tre quarti del valore delle provviste già introdotte nel cantiere, dovrà far seguito alla suindicata estimazione un elenco dei prezzi dei materiali posti a piè d'opera. »

9° Nel primo paragrafo dell'articolo 15, alle parole « di tutti i tronchi », si sostituiscono le seguenti: « della linea principale da Savona a Bra e della diramazione da Cairo ad Acqui. »

10 Il secondo paragrafo dell'articolo 18 viene modificato come segue:

« In caso di ritardo non giustificato da impedimenti di forza maggiore debitamente constatati, nel compimento della linea principale e della sua diramazione, l'impresa Guastalla incorrerà in una multa a favore del Governo di 3000 lire per ogni giorno di ritardo al di là del termine stabilito col precedente articolo 6, e, qualora il ritardo fosse maggiore di tre mesi, la predetta impresa, oltre al pagamento della multa incorsa, decaderà, senza bisogno di costituzione in mora, e mediante un semplice decreto del ministro dei lavori pubblici, da ogni diritto alla prosecuzione dei lavori dei quali colla presente Convenzione ha assunto l'eseguimento, ed il Governo sarà libero di farli continuare in quel modo che ravviserà più opportuno, a maggiori spese della ditta predetta. »

Del presente atto dovrà, a cura della ditta Israele Guastalla e Comp., procurarsi l'approvazione del Comitato di stralcio della Società di Savona, ed essere tale approvazione presentata al Governo entro il termine di otto giorni dalla data d'oggi.

Fatto, letto e sottoscritto in doppio originale, nel giorno, mese ed anno di cui sopra.

Il ministro dei lavori pubblici
G. Gadda.

Il ministro delle finanze
Quintino Sella.

Per la ditta Israele Guastalla e Comp.
I. Guastalla *di Modena.*

Vincenzo ingegnere Ferrari, *testimonio.*
Augusto Vitali, *testimonio.*

Per copia conforme per uso interno d'ufficio
A. Vitali.

Visto, *il Ministro delle Finanze*
Quintino Sella.

Visto, *il Ministro dei Lavori Pubblici*
G. Gadda.

Allegato N° 7.

Convenzione *fra i ministri delle finanze, dei lavori pubblici e dell'agricoltura e commercio del Regno d'Italia, e la Società delle ferrovie Sarde, rappresentata dal signor Carlo De Bels Brounlie in forza di poteri conferitigli con atto 22 febbraio 1869, fu convenuto quanto infra:*

La Società delle ferrovie Sarde dichiara formalmente di accettare le condizioni formulate nello schema di Convenzione approvato colla legge 23 agosto 1868, n. 4557, e costituente l'Allegato *A* della presente colle seguenti modificazioni ed aggiunte:

1° È soppresso l'articolo 2 dello schema predetto, ed al medesimo sostituito il seguente:

« Art. 2 I termini per dare compiute ed aperte all'esercizio le linee comprese nel primo periodo, di cui la Società assume l'obbligo della costruzione immediata, sono, ove venga dato l'ordine di intraprenderne i lavori non più tardi della fine di giugno prossimo, stabiliti come infra, salvo i casi di forza maggiore, cioè:

a) Al 30 giugno 1870, la linea da Cagliari ad Oristano;

b) Al 31 dicembre 1870, la linea da Sassari a Portotorres;

c) Al 30 giugno 1871, quella da Decimomannu ad Iglesias;

d) Al 31 dicembre 1873, la sezione da Sassari alla stazione vicina ad Ozieri.

« Se l'ordine d'intraprendere i lavori venga ritardato oltre il mese di giugno sopra indicato, sarà congruamente prorogato il termine pel compimento della linea suddetta *a*.

Le linee predette saranno eseguite in perfetta conformità ai progetti approvati, salve quelle modificazioni che sulla proposta della Società il Governo crederà di autorizzare. »

2° All'articolo 4, in fine del primo capoverso, è aggiunto dopo le parole *cinquecentomila, valor nominale* « che saranno rese alla compagnia dopo compite le linee comprese nel primo periodo. »

3° All'articolo 6 dello schema, che si sopprime, è sostituito il seguente:

« Art. 6. Le linee enumerate nel secondo periodo dell'articolo primo saranno successivamente costruite, sezione per sezione, nell'ordine che sarà dal Governo determinato. In questo caso il Governo, dopo il 31 dicembre 1873, richiederà la Società a disporre per l'eseguimento e a dichiarare se sia disposta ad assumere un tale carico. Entro il termine di quattro mesi dalla data del formale invito, la Società dovrà fare una esplicita dichiarazione se possa o non possa prestarsi all'invito. Nel primo caso dovrà, contemporaneamente alla dichiarazione, depositare nelle Casse dello Stato la somma di lire diecimila effettive per ogni chilometro di strada di cui dichiara assumere la costruzione. Tale deposito in nessun caso potrà essere inferiore ad un milione di lire; esso verrà restituito a rate a misura dello avanzamento delle opere, in quote corrispondenti al valore dei lavori utili eseguiti sino alla concorrente della metà, restando l'altra metà in deposito fino alla collaudazione.

« La Società dovrà, dopo sei mesi di tempo dalla dichiarazione, por mano all'eseguimento dei lavori con tale sviluppo di mezzi da poter dare ultimate le linee in quel termine di tempo che sarà dal Governo denunciato nello invito fatto alla Società.

« Mancando a questi termini, la Società incorrerà nella perdita del deposito fatto a mente del presente articolo e nelle conseguenze stabilite nel seguente articolo 7, come se non si fosse prestata all'invito ed avesse rinunciato alla costruzione. »

4° All'articolo 8 è aggiunta la seguente dichiarazione:

« Nel relativo atto di retrocessione sarà stipulato l'obbligo del Governo di surrogare la Società nelle liti vertenti relative ai detti terreni ademprivili, e di mantenere i contratti d'affitto, di concessione di pascolo, di taglio di legna, di carbonizzazione ed altri designati nell'elenco che costituisce l'allegato *B* che si trovassero tuttora vigenti, subentrando il Governo medesimo nei diritti e nei corrispettivi, in forza di essi contratti, dovuti alla Società. »

5° All'articolo 10, che rimane soppresso, è sostituito il seguente:

« Art. 10. Ove la Società, entro il termine di un mese dalla data della promulgazione della legge che approva la presente Convenzione, non giustificasse di avere aperto il credito di lire un milione otto[illegible] prima [illegible] luogo allo impiego del fondo di deposito nella esecuzione dei lavori, come pure nel caso che non ultimasse nei termini stabiliti le linee *a*, *b*, *c* menzionate nell'articolo 2 di questa Convenzione, essa incorrerà di pien diritto e senza costituzione in mora nella decadenza dalla concessione in modo assoluto ed irrevocabile, e si procederà agli atti prescritti dalle vigenti leggi, salvi i casi di forza maggiore.

« Quando poi la Società, ultimate le tre linee suddette, non compisse la linea *d*, accennata nello articolo 2, entro il termine prescritto da questa Convenzione, essa, senza incorrere nella decadenza dalla concessione delle linee costrutte e di quelle del secondo periodo, andrà soggetta alla perdita della nuova cauzione di lire cinquecento mila in rendita al valor nominale di cui all'art. 4, e rimarrà in facoltà del Governo di provvedere a propria cura alla costruzione della predetta linea.

« In questo caso la Società avrà l'obbligo di assumere l'esercizio di essa linea mediante il semplice rimborso delle spese vive di manutenzione e di esercizio, come verranno d'accordo stabilite, od in difetto determinate da arbitri.

« Avvenendo che da parte della Società si proceda alla costruzione delle linee designate per il secondo periodo, dovrà la Società rimborsare al Governo, od a chi per esso, le spese incontrate per la costruzione della predetta linea *d*. »

6° Nell'articolo 11, soppresse in fine le parole « effettivo di tre milioni di lire, » è aggiunto: « corrispondente a cento cinquantamila lire di rendita al corso di Borsa. »

7° Dopo l'art. 11 è introdotto un nuovo articolo nei termini seguenti:

« Art. 12. La Società, sul numero delle obbligazioni, che a termini dell'art. 6 della Convenzione 14 luglio 1862 è in facoltà di emettere, è autorizzata ad operare la emissione immediata di una prima serie *A*, di numero cinquanta mila obbligazioni 3 per 100 da lire 500 nominali cadauna, necessarie e raccogliere il capitale occorrente per compiere le tre linee *a*, *b*, *c*, ed a tempo debito una seconda serie *B*) di altre quaranta mila obbligazioni per la costruzione della linea *d*.

« Il Governo, sulle lire dodici mila assicurate alla Società per ogni chilometro in esercizio, garantisce ai possessori di tali obbligazioni la preferenza per il pagamento degli interessi relativi e la loro ammortizzazione nel periodo di novanta anni. »

8° ed ultimo. Dopo l'articolo ultimo dello schema, è ammesso un nuovo articolo come infra:

« Art. 14. Nel caso che la presente Convenzione non venisse approvata dal Parlamento, le parti rientreranno nei loro rispettivi diritti. »

Fatta, letta e sottoscritta in duplice originale a Firenze, oggi ventiquattro marzo mille ottocento sessantanove.

Il Ministro dei Lavori Pubblici: LODOVICO PASINI

Il Ministro delle Finanze
L. G. CAMBRAY-DIGNY.

Il Ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio
ANTONIO CICCONE

C. DE BELS BROUNLIE, *per procura*

Il Direttore Capo di Div. nel Ministero dei Lav. Pubb.
MATTEO COBOEVICH.

Visto, *il Ministro delle Finanze*: QUINTINO SELLA.

Visto, *il Ministro dei Lav. Pubb.*: G. GADDA.

Visto, *il Ministro d'Agricoltura, Indust. e Commercio*
CASTAGNOLA.

ALLEGATO *A*

alla Convenzione 24 marzo 1869 colla Società delle ferrovie Sarde.

CONVENZIONE.

Art. 1. Le linee componenti la rete delle ferrovie Sarde, enumerate nell'articolo 1 della Convenzione 14 luglio 1862 saranno costruite in due distinti periodi.

Nel primo periodo, d'immediata attuazione, si comprendono le linee:

Cagliari - Decimomannu Oristano (chilometri 95);

Decimomannu-Iglesias (chilometri 37);

Sassari-Portotorres (chilometri 20);

E da Sassari alla stazione vicina ad Ozieri (chilometri 46).

Nel secondo periodo comprendonsi le linee:

1° Da Ozieri a Terranova (chilometri 69);

2° Da Ozieri ad Oristano (chilometri 121).

Art 2. I termini per dare compiute ed aperte all'esercizio le linee comprese nel primo periodo suddetto, di cui la Società assume l'obbligo della costruzione immediata, sono invariabilmente stabiliti come infra:

a) Al 30 giugno 1869, la linea da Cagliari ad Oristano;

b) Al 31 dicembre 1869, la linea da Sassari a Portotorres;

c) Al 30 giugno 1870, la linea da Decimomannu ad Iglesias;

d) Al 31 dicembre 1872, la sezione da Sassari alla stazione vicina ad Ozieri.

Le linee predette saranno eseguite in perfetta conformità ai progetti approvati, salve quelle modificazioni che, sulla proposta della Società, il Governo crederà di autorizzare.

Art. 3. I lavori per l'eseguimento delle linee a compiersi nel primo periodo saranno intrapresi immediatamente, e, per dar tempo alla Società di riunire i fondi necessari per il regolare indirizzo della sua impresa, il Governo effettuerà il pagamento delle spese che occorreranno per i detti lavori, purchè con atti autentici vidimati da Commissari governativi, e con altri mezzi di sicuro accertamento, da prescriversi dal Ministero dei lavori pubblici, ne venga prima riconosciuta la esecuzione e l'importare.

Questi pagamenti saranno fatti dal Governo a carico e per conto della Società, prelevando le somme occorrenti dall'alienazione della rendita di lire cento cinquanta mila, che si trova attualmente in deposito nelle Casse dello Stato, a senso del disposto dall'articolo 10 della Convenzione del 14 luglio 1862.

Alla restituzione di questa cauzione, nel modo detto di sopra nell'articolo presente, non potrà essere proceduto se prima la Società, con documenti irrefragabili, non abbia dimostrato di avere presso una Banca d'Italia, di piena soddisfazione dei ministri dei lavori pubblici e delle finanze, un credito aperto di un milione e ottocento mila lire effettive spendibili nei lavori delle ferrovie Sarde, appena sia intieramente speso il capitale ricavabile dall'alienazione delle cento cinquanta mila lire di rendita costituenti la cauzione.

Art. 4. Sull'ammontare della garanzia chilometrica, che dovrà essere pagata dal Governo per le linee aperte all'esercizio, sarà ritenuta una somma corrispondente a lire mille per chilometro, ed impiegata annualmente nell'acquisto di rendita pubblica, da depositarsi nelle Casse dello Stato, a titolo di deposito definitivo, per l'ammontare di lire cinquecentomila, valore nominale.

Sino a che non sia raggiunto questo fondo, non saranno consegnate alla Società le cedole per gli interessi semestrali, ma il prodotto di questi verrà impiegato nell'acquisto di titoli in aumento all'ammontare annuo della ritenuta sulla garanzia chilometrica.

Art. 5. Il Governo assume l'impegno di prendere a nuovo esame le proposte che gli verranno presentate dalla Società per riconoscere se e fino a qual punto il limite delle curve e delle pendenze fissate nel Capitolato annesso alla citata Convenzione, possa venire modificato nello scopo di diminuire la relativa spesa di costruzione delle linee enumerate all'articolo 2, senza nuocere alla sicurezza ed alla regolarità dell'esercizio.

Art. 6. Le linee enumerate nel secondo periodo dell'articolo 1 saranno successivamente costruite, sezione per sezione, nell'ordine che sarà dal Governo determinato. In questo caso il Governo richiederà la Società a disporre per l'eseguimento e a dichiarare se sia disposta ad assumere un tale carico. Entro il termine di quattro mesi dalla data del formale invito, la Società dovrà fare una esplicita dichiarazione se possa o non possa prestarsi all'invito. Nel primo caso dovrà, dopo sei mesi di tempo, por mano all'eseguimento dei lavori con tale sviluppo di mezzi da poter dare ultimate le linee in quel termine di tempo che sarà dal Governo denunziato nell'invito fatto alla Società.

Mancando a questi termini, del pari che a quelli definiti nell'articolo 2, la Società incorrerà nella decadenza e nelle conseguenze previste dalla legge vigente sui lavori pubblici, senza bisogno di costituzione in mora.

Art. 7. Se poi la Società non si presta all'invito, si intenderà di pieno diritto che essa rinunzia senza riserva alla concessione, e sarà perciò obbligata di cedere immediatamente al Governo, od alla persona o Società che verrà dal medesimo designata, le linee in perfetto stato d'esercizio, con tutti i mobili e le provviste necessarie per un buono e regolare servizio, mediante i compensi stabiliti, per i casi di riscatto, dall'articolo 284 della vigente legge sui lavori pubblici, e salvo l'obbligo alla Società di supplire a quelle deficienze di cui, d'accordo o a giudizio d'arbitri, verrà determinata la misura ed il valore.

Se il Governo richiede la cessione prima che sia decorso un quinquennio dall'apertura delle ferrovie all'esercizio, il compenso verrà regolato sulla base di una media desunta dai prodotti netti trimestrali dei tre dei cinque trimestri immediatamente precedenti la richiesta del Governo.

Per fissare il prodotto netto verrà tenuto calcolo della garanzia chilometrica concessa al Governo.

In tutti i casi la Società, a condizioni eguali a quelle proposte da altre Compagnie od assuntori per le linee di cui sopra, avrà il diritto di preferenza.

Art. 8. La Società si obbliga a firmare una formale retrocessione al Governo dei terreni ademprivili ad essa assegnati in virtù dell'articolo 8 della Convenzione del 14 luglio 1862, tanto di quelli ad essa già consegnati, quanto di quelli non consegnati, ed il Governo, in compenso di questa retrocessione, acconsente che il prodotto netto di lire novemila, guarentito coll'articolo 7 della Convenzione 14 luglio 1862, sia portato a lire dodicimila per ogni chilometro di strada in esercizio, ferme le altre stipulazioni nell'articolo stesso contenute.

Art. 9. Approvata la presente Convenzione, restano definitivamente transatte le liti vertenti tra l'Amministrazione dello Stato e la Società delle ferrovie Sarde, dipendentemente dalla citata Convenzione 14 luglio 1862. La Società rinunzia espressamente ad ogni diritto di rimborso o di compenso, e a qualunque pretesa d'indennità per tasse pagate, spese sostenute o danni sopportati in dipendenza degli atti compiuti e a compiersi per lo scorporo, consegna possesso e trapasso dei terreni ademprivili.

Il Governo fa pari rinuncia per riguardo alle tasse ed imposte non pagate, ed afferenti alla parte dei terreni ademprivili, di cui la Compagnia non ebbe finora il possesso di fatto.

Art. 10. Quando si verificasse il caso che, erogata nel pagamento dei lavori la somma ricavata dal deposito di cauzione, non riesca alla Società di aver disponibili i capitali necessari per ultimare nei termini indicati nell'articolo 2 le linee o sezioni nel medesimo segnate a compiersi nel primo stadio, e debba in conseguenza mancare ai patti colla presente stipulati, s'intenderà incorsa la Società, di pieno diritto e senza costituzione in mora, nella decadenza dalla concessione in modo assoluto ed irrevocabile, e si procederà agli atti prescritti dalla vigente legge, salvi i casi di forza maggiore.

Le dichiarazioni e riserve espresse nel precedente articolo si estendono anche al caso contemplato nel presente articolo.

Art. 11. Quando la Società incorra nella decadenza cederà al Governo, in ordine all'articolo 251 della legge sui lavori pubblici, tanta parte dei lavori e delle provviste, quanta stia a rappresentare il valore effettivo di tre milioni di lire.

Art. 12. I patti e le stipulazioni contenute nella Convenzione e Capitolato annesso del 14 luglio 1862 restano validi e saranno obbligatorii per entrambe le parti, in quanto non siano stati col presente atto modificati od annullati.

Visto per essere unito alla Convenzione in data d'oggi,

Firenze, 24 *marzo* 1869.

Il Ministro dei Lavori Pubblici
LODOVICO PASINI

Il Ministro delle Finanze
L. G. CAMBRAY DIGNY.

Il Ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio
ANTONIO CICCONE.

C. DE BELS BROUNLIE, *per procura.*

Visto, *il Ministro delle Finanze*
QUINTINO SELLA.

Visto, *il Ministro dei Lavori Pubblici*
GIUSEPPE GADDA.

Visto, *il Ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio*
CASTAGNOLA.

ALLEGATO *B*

alla convenzione 24 marzo 1869 colla Società delle ferrovie Sarde.

Elenco dei contratti vigenti per pascolo erbatico, ghiande, carbonizzazione ed altro nei 18,122 *ettari di terreni ex ademprivili posseduti dalla* Compagnia Reale delle ferrovie Sarde.

Numero progressivo	Data dei contratti	Oggetto	Corrisposta pattuita	Scadenza dei contratti
			Lire C.	
1	12 agosto 1868	Concessione di pascolo per 140 capre a Raffaele Sarais, di Uta, nelle regioni *Piscinas, Mannas, Montesali* e filate aderenti, site nel territorio di Pula	112 »	18 luglio 1869
2	23 ottobre 1868	Concessione di pascolo per 15 vacche al notaio Emanuele Corona, di Cagliari, nella regione *Riu Perdameli* e filate aderenti, situate nel territorio di Sarroch	30 »	31 ottobre 1869
3	2 dicembre 1868	Concessione di pascolo per 110 capre a Basilio Atzeri ed Antonio Meloni Pianu, di Uta, nelle regioni *Sa Modizzi Manna Sant'Antoni, Cambarussa*, e *Tronconi Mannu*, situate nel territorio di Assemini	88 »	30 ottobre 1869
4	14 id.	Concessione di pascolo per 80 capre a Raimondo Assorgia e Pasquale Meloni Mareı, di Uta, nelle regioni *Sa Canna* e *Is Frociddus*, situate nel territorio di Uta	16 »	24 marzo 1869

Segue ALLEGATO *B*.

Numero progressivo	Data dei contratti	Oggetto	Corrisposta pattuita	Scadenza dei contratti
5	id.	Concessione di pascolo per 90 capre a Giovanni Truccas, di Uta, nelle regioni *Sa Ruta, Sant'Antoni, Cambarussa* e adiacenti, situate nel territorio di Assemini	72 »	31 ottobre 1869
6	15 id.	Concessione di pascolo per 15 vacche a Giuseppe Boi, di Decimomannu, nelle regioni *Sa Modizzi, Manna* e *Sant'Antoni*, situate nel territorio di Assemini	22 50	31 luglio 1869
7	20 id.	Concessione di pascolo per 120 capre e due vacche a Seu Giuseppe, di San Pietro Pula, e vedova Maria Pedis nata Lenti, di Sarroch, nelle regioni *Sa Serra, Su Lillu* e *Medau Aingiu*, situate nel territorio di San Pietro Pula	99 »	31 marzo 1869
8	id.	Concessione di pascolo per 272 capre e 31 vacche a Taldia Antonio e Girolamo Pinna e Compagni, nelle regioni *Perdameli, Montinieddu* e filate aderenti, situate nei territori di Sarroch e San Pietro Pula.	264 10	14 settembre 1869
9	23 id.	Concessione di pascolo per 28 cavalle a Piu Gaetano, di Domus de Maria, nelle regioni di *Perd'Alba* e *Sa Carraia*, situate nei territori di Pula e Domus de Maria	21 »	31 maggio 1869
10	28 id.	Concessione di pascolo per 80 capre a Luigi e Giovanni Meloni, di Uta, nelle regioni *Sa Modizzi Manna, Sant'Antoni* e *Bidda Mores*, situate nel territorio di Assemini. . .	64 »	31 ottobre 1869
11	31 id.	Concessione di pascolo in transito di bestiame ad Antonio Manigas, di Villarius, nella regione *Monte Maria*, situata nel territorio di Domus de Maria	60 »	15 maggio 1869
12	1 febbraio 1869	Concessione di Pascolo per 20 vacche a Melis Domenico, di Capoterra, nella regione *Gilladas*, situata nel territorio di Capoterra	30 »	30 giugno 1869
13	4 id.	Concessione di pascolo di 17 vacche a Loi Peddis Giovanni, di Teulada, nella regione *Is Piseddus*, situata nel territorio di Pula	12 75	15 giugno 1869
14	id.	Concessione di pascolo per 40 porci a Madeddu Mauro Antonio, di Teulada, nelle regioni *Beduxus Altas* e *Caxus*, situate nel territorio di Pula	30 »	31 maggio 1869
15	id.	Concessione di pascolo per 12 vacche al suddetto, nella regione *Su Carraca*, situata nel territorio di Pula.	10 »	id.
16	id.	Concessione di pascolo per 10 vacche a Pisano Emanuele, di Santadi, nella regione *Sebera*, situata nel territorio di Pula . . .	9 »	id.
17	id.	Concessione di pascolo per 15 vacche a Lai Fedele, di Teulada, nella regione *Perdu Santerria*, sita nel territorio di Pula	10 »	id.
18	id.	Concessione di pascolo per 15 vacche a Salvadore Albai, di Teulada, nella regione *Terri*, situata nel territorio di Pula.	10 »	id.
19	10 id.	Concessione di pascolo per 30 vacche a Raffaele Loche, di Uta, nelle regioni *Cambarussa, Sant'Antoni* e *Perdu Seci*, situate nel territorio di Assemini	45 »	30 giugno 1869
20	14 id.	Concessione di pascolo per 107 capre a Meloni Efisio e Compagni, di Sarroch, nelle regioni *Is Ispadas, Montinieddu* e *Bidda Mores*, situate nei territori di Sarroch e Capoterra	85 60	31 luglio 1869
21	15 id.	Concessione di pascolo per 65 capre ed 11 porci a Francesco e Luigi fratelli Pinna di Capoterra, nelle regioni *Gilladas* e *Surridelli*, situate nel territorio di Capoterra	63 »	31 ottobre 1869
22	16 id.	Concessione di pascolo per 35 porci a Sabiu Salvadore, di Villarius, nella regione *Montinieddu*, situata nel territorio di San Pietro Pula	20 »	30 aprile 1869
23	20 id.	Concessione di pascolo di capre a Francesco Antonio Pinna e Giovanni Frau, di Sarroch, nelle regioni *Medau Aingiu* e *Sa Serra su Lillu*, situate nel territorio di San Pietro Pula	80 »	30 giugno 1869
24	id.	Concessione di pascolo per 330 capre ed 8 vacche ad Antonio Melis Pala e Compagni, di Pula, nelle regioni *Is Puxeddus, Montinieddu*, e filate aderenti, situate nei territori di Pula e San Pietro Pula.	276 »	20 ottobre 1869
25	21 id.	Concessione di pascolo per 10 vacche a Piu Sisinnio, di Domus de Maria, nella regione *Ingolferio*, sita nel territorio di Pula . . .	7 50	31 maggio 1869
26	23 id.	Concessione di pascolo per 17 vacche ad Anedda Stefano, di San Sperato, nella regione *Monte Arrexi*, situata nel territorio di Uta	17 »	30 giugno 1869

Firenze, 24 marzo 1869.

Per l'Amministrazione della Compagnia
G. B. GAIA, *Segretario.*

Visto per essere unito alla Convenzione in data d'oggi
Firenze, 24 marzo 1869.

Il Ministro dei Lavori Pubblici
LODOVICO PASINI.

Il Ministro delle Finanze
L. G. CAMBRAY-DIGNY.

Il Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio
ANTONIO CICCONE.

C. DE BELS BROUNLIE, *per procura.*

Visto, *il Ministro delle Finanze*
QUINTINO SELLA.

Visto, *il Ministro dei Lavori Pubblici*
GIUSEPPE GADDA.

Visto, *il Ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio*
CASTAGNOLA.

ALLEGATO N. 8.

Io sottoscritto Wiliam Webb Venn J[r] pubblico giurato notaio, dovutamente ammesso in virtù di sovrana patente, certifico ed attesto, per norma di chi spetta, che le firme apposte in calce al documento nelle due lingue, italiana ed inglese, dicenti H. R. Grenfell, Iohn Pender, I. Leonino e C. De Tivoli, sono le autentiche firme dei signori Henry Riversdale Grenfell, Iohn Pender, ed Ippolito Leonino, direttori della Società denominata: *Royal Sardinian Railway Company*, e del signor Cesare De Tivoli, segretario della medesima, le quali furono sottoscritte di loro proprio rispettivo pugno, alla presenza di me notaio, all'atto stesso che vi fu apposto altresì il suggello sociale della surriferita Società.

In testimonianza di che, valga il presente che rilascio munito della mia firma e del mio segno del tabellionato affinchè valga nel miglior modo di ragione.

Dato dal mio studio in Londra, il dì venticinque giugno mille ottocento settanta.

Quod attestor
W. W. VENN J.
Not. Pub.

(Segue la legalizzazione)

Numero 230, diritto lire 5 italiane (art. 85).

Visto al consolato generale d'Italia.

Buono per attestazione della firma del signor William Webb Venn J[r], notaio pubblico giurato in questa città.

Londra, venticinque giugno milleottocento settanta.

Il Console generale
G. B. HEATH.

Visto alla Segreteria di Stato per gli affari esteri per legalizzazione della firma che precede.

Firenze, 4 luglio 1870.

G. TORRE.

Visto, *il Ministro delle Finanze*
QUINTINO SELLA.

Visto, *il Ministro dei Lavori Pubblici*
GIUSEPPE GADDA.

Visto, *il Ministro d'Agricolt., Indust. e Commercio*
CASTAGNOLA.

At a meeting of the Council of the Royal Sardinian Railway Company held at 60 *Treadneedle Street London on Thursday the* 23 *of june* 1870.

Present: Messieurs H. R. Grenfell en the Chair,
I. Pender,
I. Leonino,
M. G. M. Clements, also attended.

Fu letta la nota ministeriale in data di Firenze, 19 giugno corrente, compiegante le seguenti modificazioni da introdursi agli articoli 2, 8 e 12 della convenzione 24 marzo 1869 stabilite dalla Giunta parlamentare, cioè:

Art. 2. I termini per dare compite ed aperte all'esercizio le linee comprese nel primo periodo suddetto di cui la Società assume l'obbligo

della costruzione immediata, sono, ove venga dato l'ordine d'intraprendere i lavori non più tardi della fine di luglio 1870, stabiliti come infra, salvo i casi di forza maggiore, cioè:

a) Al 31 dicembre 1871 la linea da Cagliari ad Oristano;

b) Al 31 gennaio 1872 la linea da Sassari a Portotorres;

c) Al 28 febbraio 1872 la linea da Decimomannu ad Iglesias;

d) Al 31 dicembre 1874 la sezione da Sassari alla stazione vicina ad Ozieri.

Ove l'ordine d'intraprendere i lavori venga ritardato oltre il mese di luglio sopra indicato, sarà congruamente prorogato il termine pel compimento delle linee suddette.

Le linee predette saranno eseguite in perfetta conformità dei progetti approvati, salve quelle modificazioni che, sulla proposta della Società, il Governo crederà di autorizzare.

Art. 8, § 2. Nel relativo atto di retrocessione sarà stipulato che il Governo subentra nelle liti vertenti relative ai detti terreni ademprivili, e viene posto in luogo e vece della Società nei contratti di affitto, di concessione di pascolo, di taglio di legna, di carbonizzazione ed altro designati nell'elenco che costituisce l'Allegato *B* che si trovassero tuttora vigenti, subentrando il Governo medesimo nei diritti e nei correspettivi in forza di essi contratti dovuti alla Società.

Art. 12, § 2. Sulle somme che saranno dovute dal Governo per l'accordata assicurazione di un prodotto netto di 12,000 lire per ogni chilometro in esercizio dopo prelevate le lire 1000 per chilometro per la costituzione della nuova cauzione a termini dell'articolo 4, saranno preferibilmente alla Società soddisfatti i possessori delle suddette obbligazioni per il pagamento degli interessi relativi e per la loro ammortizzazione nel periodo di 90 anni.

Deliberarono:

Che le suddette modificazioni siano, ed in forza di questo atto sono approvate ed adottate, ed il conte D'Agliè e il signor Ross, rappresentanti la Compagnia in Italia, siano e sono con ciò autorizzati di annunziare al Governo italiano la formale approvazione della Compagnia delle medesime.

Directors: H. R. Grenfell — John Pender — I. Leonino.

Extracted from the minutes of the Company

A true copy:

C De Tivoli, *secretary*.

Per copia conforme ad uso d'amministrazione:

Il Direttore capo di divisione
Cobovich.

Visto, *il Ministro delle Finanze*
Quintino Sella.

Visto, *il Ministro dei Lavori Pubblici*
Giuseppe Gadda.

Visto, *il Ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio*
Castagnola

Allegato N. 9.

Convenzione provvisoria per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una strada ferrata da Mantova per Borgoforte a Modena.

Fra il Ministro dell'Interno, reggente il Ministero dei Lavori Pubblici del Regno d'Italia, contraente in nome dello Stato da una parte, ed i signori cavaliere David Levi e Comp., la Cassa di Sconto Nazionale Toscana, Ernesto Magnani, dottor Cesare Bonoris, marchese Pietro Peverelli, conte Ignazio Crivelli, conte Alessandro Malaguzzi, casa Dreyfus e Scheller, Eduard Lefebre, cav. Francesco Bindi-Sergardi, Giovanni Greenbank e Comp., costituenti il Comitato promotore di una ferrovia da Modena a Mantova, e rappresentati per quest'atto dal sig. cav. Francesco Bindi-Sergardi da altra parte, fu convenuto e stipulato quanto infra:

Art. 1. Al Comitato promotore della ferrovia da Modena a Mantova, costituito nelle persone sovrannominate, è accordata la concessione per la costruzione e per l'esercizio di una linea di strada ferrata da Mantova per Borgoforte a Modena, giusta il progetto di massima depositato al Ministero dei Lavori Pubblici, salvo lo introdurre nel tracciato quelle varianti che nello studio particolareggiato venissero richieste dal Ministero dei Lavori Pubblici e concordate coi concessionari, segnatamente per determinare la linea di preferenza la più diretta in direzione di Suzzara e di Carpi di Modena.

Nell'atto di eseguimento i concessionari avranno la facoltà di introdurre quelle varianti nei particolari dell'andamento planimetrico ed altimetrico che siano ammissibili a seconda della legge sui lavori pubblici, 20 marzo 1865, salva sempre l'approvazione del Ministero.

Art. 2. I concessionari si obbligano di eseguire a totali loro spese, rischio e pericolo tutte opere e le provviste necessarie per la costruzione e per l'esercizio della intera linea dalla stazione di Sant'Antonio presso Mantova a Borgoforte ed a Modena entro diciotto mesi, da computarsi dal giorno della definitiva concessione, salvo quel tempo più lungo che richiedesse la costruzione dei lavori necessari al passaggio del lago superiore di Mantova.

Per il passaggio del Po a Borgoforte sarà nel termine suddetto, costrutto un ponte in legname affinchè la ferrovia, che è oggetto della presente concessione, possa esser messa in esercizio in tutta la sua estensione senza alcun ritardo.

Dovranno poi i predetti concessionari, entro il termine di dieci anni dall'apertura della strada all'esercizio, costruire un ponte definitivo stabile, secondo quel progetto particolareggiato che sarà dal Governo approvato.

Art. 3. I concessionari dovranno eseguire a loro spese tutte le opere che saranno riconosciute indispensabili nella stazione di Modena per allacciare la nuova linea con quella dell'Alta Italia, presi gli opportuni concerti colla Società medesima.

In caso di dissenso tra le parti interessate il Ministero stabilirà tutte le prescrizioni e condizioni relative, a cui i concessionari saranno obbligati di uniformarsi esattamente senza riserva. Dovranno essi altresì, occorrendone il bisogno, eseguire i lavori per ampliare i piazzali di detta stazione con i binari di servizio necessari, e per costrurre i fabbricati e le tettoie indispensabili per rimesse di locomotive e di vetture, con tutti gli accessori che sono richiesti dal bisogno di un regolare servizio.

Fra la stazione di Modena e quella di Mantova saranno stabilite stazioni intermedie della classe a determinarsi dal Ministero, nei luoghi che, sulla proposta della Società, verranno con apposito decreto ministeriale stabiliti.

Prima dell'eseguimento i progetti regolari tanto per i lavori di allacciamento, quanto per le stazioni predette, qualunque ne sia l'importanza, saranno presentati all'approvazione del Ministero.

Art. 4. La presente concessione comprende anche il tronco di congiunzione dalla stazione di Mantova a quella di Sant'Antonio, con il passaggio sul lago superiore di Mantova.

I concessionari presenteranno, entro quattro mesi dalla data di quest'atto, il progetto definitivo di tutta la linea da Mantova al Po e Borgoforte, e da Borgoforte a Modena, seguendo il tracciato, di cui all'articolo 1, con tutte le particolarità relative alle opere d'arte, e segnatamente quelle per il passaggio sul lago superiore.

Art. 5. I concessionari saranno tenuti a stabilire il doppio binario sulle linee concesse quando il prodotto lordo di esse linee raggiunga lire annue quarantamila per chilometro.

Qualora però il Governo volesse obbligare i concessionari alla costruzione di detto secondo binario prima che il prodotto raggiunga l'indicato limite, esso ne anticiperà le spese, con riserva di ripetere il rimborso integrale della incontrata spesa tostochè il prodotto lordo raggiunga il limite suddetto.

La costruzione del nuovo binario sarà affidata ai concessionari, che dovranno presentare alla preventiva approvazione del Governo i progetti particolareggiati colla perizia della spesa delle relative opere e dei materiali d'armamento.

La manutenzione del binario predetto, anche nel caso di costruzione a spese del Governo, resterà a carico dei concessionari.

Art. 6. Per quanto riguarda la forma, le dimensioni e le norme di costruzione per il corpo stradale, per le opere d'arte e per i fabbricati, per la massicciata, per l'armamento, materiale fisso e mobile, e per il telegrafo, sono applicabili alla presente concessione le disposizioni contenute nei §§ 2, 3 e 4 del capitolato d'oneri approvato per la ferrovia da Gallarate a Varese con legge 11 agosto 1865, num. 1441.

Art. 7. Gli obblighi assunti dai concessionari in forza degli articoli precedenti sono subordinati alla condizione che le provincie ed i comuni, i quali hanno interesse nell'attuazione della strada ferrata di che si tratta, si obblighino entro il termine di quattro mesi dalla data della presente convenzione a concorrere nella spesa per la somma di sette milioni e mezzo.

I comuni e le provincie dovranno pagare la suddetta somma di sette milioni e mezzo a contanti o con biglietti di Banca, aventi corso forzato nel Regno, in venti rate uguali dallo incominciamento dei lavori, così che l'ultima coincida colla collaudazione finale, che avrà luogo entro due mesi dalla ultimazione dei lavori tutti.

I pagamenti per parte dei comuni e delle provincie suddette non saranno fatti se non a condizione che i versamenti per parte degli azionisti corrispondano ad una somma non minore di quella delle rate pagate e richieste ai corpi morali suddetti.

Come correspettivo dei suddetti obblighi la Società darà alle provincie e comuni numero quindicimila obbligazioni di lire cinquecento caduna, fruttifere al cinque per cento, e rimborsabili per estrazioni annuali nel periodo della concessione.

Le obbligazioni suddette saranno consegnate ad opera finita e collaudata, e durante la costruzione si rilascieranno, a misura dei pagamenti, titoli interinali portanti l'interesse del 5 per cento.

Art. 8. I concessionari durante il tempo di cui nel precedente articolo 7 sono vincolati agli obblighi assunti nella presente Convenzione, e per garanzia hanno fatto un deposito di lire duemila cinquecento di rendita pubblica 5 per cento, corrispondenti al valore capitale di lire cinquantamila, calcolata alla pari, come risulta dalla prodotta bolletta di ricevuta rilasciata dalla Cassa dei depositi e prestiti a Firenze, in data 24 ottobre 1868, numero 674 d'ordine e 13,207 di posizione.

Trascorso il termine fissato, senza che siasi ottenuto il suddetto concorso delle provincie e dei comuni, i concessionari saranno esonerati da ogni loro obbligazione, e potranno ritirare il deposito di cui sopra, a meno che essi preferiscano, anche in tal caso, di dar seguito alla Convenzione.

Art. 9. Entro un mese successivo al tempo, come sopra all'art. 7, concesso per ottenere il concorso delle provincie e dei comuni, i concessionari dovranno dichiarare di esser pronti a prestare la cauzione definitiva, cauzione che resta fissata in lire seicento mila in cedole di rendita pubblica, calcolata alla pari; di tal somma però farà parte lo ammontare della cauzione primordiale di cui all'art. 8 della presente.

Appena ottenuta la sanzione legislativa sarà operato il deposito della cauzione suddetta, e si stipulerà l'atto di concessione definitiva.

Non adempiendosi all'obbligo riguardante la cauzione definitiva, s'intenderà come non avvenuta la presente Convenzione senza che occorra alcun diffidamento giudiziale o costituzionale in mora, ed i concessionari perderanno la somma costituente il deposito provvisionale.

Art. 10. La predetta cauzione di lire seicentomila sarà restituita per decimi, a misura che i concessionari avranno giustificato di avere erogata esclusivamente nella costruzione delle opere della strada ferrata una somma corrispondente a tre volte tanto il decimo da restituirsi.

L'ultimo decimo però rimarrà in deposito fin dopo la collaudazione finale della strada ferrata.

Art. 11. Nel termine di tre mesi dalla data della concessione definitiva i concessionari potranno costituire, nelle forme prescritte dalla legge, una Società anonima per la costruzione e l'esercizio della strada ferrata, ritenuto sempre il concorso delle provincie e dei comuni, nella misura accennata all'art. 7.

Art. 12. Il capitale della Società sarà di otto milioni in azioni, e la medesima non potrà costituirsi se non dopo che sia stato sottoscritto per quattro quinti il capitale suddetto, e non siasi versato in danaro da ciascun socio il decimo almeno delle azioni dal medesimo sottoscritte.

Pel rimanente capitale necessario per costruire la strada ferrata, che si calcola di altri otto milioni, saranno emesse obbligazioni, parte delle quali, per il valore di sette milioni e mezzo sarà rilasciata a favore delle provincie e comuni che concorreranno alla spesa, come sopra all'art. 7 fu dichiarato.

Art. 13. La sede della Società anonima da formarsi e le adunanze generali degli azionisti dovranno tenersi nella capitale del Regno, e la Società stessa sarà retta da uno statuto da sottoporsi all'approvazione del Governo in conformità delle vigenti leggi.

Art. 14. Le provincie ed i comuni che concorreranno alla spesa come sopra sono autorizzati a contrarre i prestiti di cui potessero abbisognare per far fronte agli impegni che verranno assunti, mediante l'osservanza delle forme dalle vigenti leggi prescritte.

Art. 15. Le opere d'arte minori saranno eseguite sul tipo di massima adottato dalla Società delle ferrovie dell'Alta Italia in consimili località.

Le stazioni e le case cantoniere saranno simili a quelle adottate dalla Società dell'Alta Italia nelle località che per importanza del movimento si trovano in condizioni identiche. Per la stazione di Mantova e per il gran ponte stabile sul Po verranno presentati all'approvazione ministeriale separati progetti.

Art. 16. I concessionari si sottomettono alle prescrizioni e modificazioni che verranno dettate dal Ministero della guerra per tutto quanto possa occorrere pel passaggio della linea ferroviaria sopra terreno di fortificazioni e punti strategici.

Art 17. I concessionari fino alla costituzione della Società anonima eleggono il loro domicilio legale nella capitale del Regno. Costituita la Società anonima, questa dovrà nominare un suo rappresentante munito di necessari poteri per ricevere le notificazioni ed ogni altra comunicazione che dal Governo o dai privati interessati potesse essere fatta.

Il rappresentante designato dovrà avere il domicilio legale nella capitale del Regno, ed in sua assenza, od in caso di non elezione, qualunque notificazione od intimazione sarà valida, quando venga fatta alla segreteria della prefettura nella capitale del Regno.

Art. 18. Il Governo si obbliga per parte sua di concorrere:

1° Nella metà della spesa per il ponte provvisorio sul Po a Borgoforte;

2° Nella metà della spesa di costruzione, esclusa quella relativa all'armamento della via, per il ponte definitivo, se ad un solo binario, e nei due terzi della spesa nei termini succennati, se il ponte sarà costrutto con passaggio per la via ordinaria;

3° Nella metà della spesa per il passaggio del lago a Mantova, escluso come sovra il costo dell'armamento della via.

La quota assunta dal Governo per il concorso di cui al n° 1 sarà pagata tostochè il ponte sia ultimato e collaudato; quelle di cui ai numeri 2 e 3 saranno soddisfatte mediante pagamenti trimestrali da eseguirsi a misura del progresso dei lavori.

Il Ministero dei lavori pubblici regolerà il sistema in base al quale si dovrà rendere ragione delle spese richieste dalle costruzioni suddette.

Per le opere che saranno richieste dal Ministero della guerra nell'interesse militare in rapporto alle fortificazioni di Mantova e Borgoforte, la spesa resterà a carico esclusivo del Governo.

Art. 19. Tutti i contratti ed atti qualsiansi che i concessionari, o la Società che deve surrogarli, stipuleranno relativamente in dipendenza delle obbligazioni da essi assunte con questa concessione, saranno esenti da ogni diritto proporzionale di registro, e saranno soggetti al solo diritto fisso di una lira.

Quando siano i medesimi stipulati sotto forma di scrittura privata, potranno essere estesi sopra carta bollata da cinquanta centesimi, qualunque sia il valore dell'oggetto cadente in contratto. Tali favori s'intendono estesi all'atto di costituzione della Società anonima, ed agli atti che possono occorrere alle provincie ed ai comuni interessati per procurarsi, o con mutui od altro modo qualunque, i mezzi con cui soddisfare al pagamento delle quote ai medesimi spettanti per la ferrovia di che trattasi, purchè nei relativi documenti si faccia constare dell'uso a cui sono destinati i predetti mutui. Ben s'intende che le facilitazioni suddette non avranno vigore se non dopo che la presente concessione sarà resa definitiva dopo l'approvazione per legge.

Art. 20. Gli atti per l'espropriazione delle proprietà da occuparsi definitivamente e temporariamente per lo stabilimento della strada ferrata, le sue dipendenze ed accessori, non che le quitanze dei proprietari, potranno essere stesi nella forma di un semplice verbale, in cui sarà facoltativo di comprendere parecchie di siffatte espropriazioni e quitanze.

Art. 21. I concessionari, o la Società che verrà loro surrogata, potranno importare con franchigia di dazio doganale per il corso di dieci anni, a partire dalla data della definitiva concessione, i regoli, le piattaforme, gli scambi, le gru, i pesi a bilico, ed ogni oggetto di metallo e legname da impiegare nella costruzione, nell'armamento della via e nel rifornimento delle stazioni.

Godrà della stessa esenzione, durante il detto periodo, tutto il materiale mobile, le locomotive, i *tenders*, ferramenti per vagoni e veicoli d'ogni genere per la quantità che sarà giudicata necessaria per un regolare esercizio, e per quanto tali oggetti non si possono trovare nello Stato ad eguali condizioni di bontà e di prezzo.

L'esercizio di questo diritto sarà regolato secondo le norme che dal Ministero delle finanze saranno prescritte.

Art. 22. Per i trasporti sulle ferrovie che formano l'oggetto della presente Convenzione sono autorizzate le tariffe accordate alla Società ferroviaria dell'Alta Italia (Allegato *A* della Convenzione 30 giugno 1864). Si dichiara però che, sull'invito del Governo, dovranno venire accettate dai concessionari tutte quelle diminuzioni alle tariffe che fossero adottate sia per il trasporto dei viaggiatori, sia per quello delle merci sulle ferrovie dell'Alta Italia.

Ai trasporti di persone e di oggetti per conto del Governo sarà applicata la tariffa speciale portata dall'Allegato *B* della citata Convenzione.

Per il servizio di posta saranno osservate le disposizioni dell'articolo 48 di detta Convenzione.

Art. 23. Nel personale non tecnico assunto in servizio per l'esercizio della strada dovranno impiegarsi per un terzo almeno i militari congedati, messi in ritiro od in aspettativa.

Art. 24. Le spese tutte di sorveglianza e di visite, durante la costruzione della ferrovia, e quelle delle collaudazioni provvisionali e definitive, sono a carico dei concessionari, che dovranno annualmente versare nella Cassa dello Stato la somma che verrà dal Ministero fissata a titolo di rimborso. Per il sindacato e la sorveglianza dell'esercizio la Società corrisponderà al Governo una somma annua in ragione di lire sessanta per chilometro.

Art. 25. L'imposta territoriale che la Società dovrà pagare allo Stato pei terreni e fabbricati acquistati per la strada sarà valutata in base ai catasti vigenti all'epoca dell'acquisto. Essi però andranno esenti da ogni imposta territoriale per i successivi cinque anni dall'epoca dell'apertura all'esercizio della strada ferrata fissata coll'articolo 2.

Art. 26. La concessione di questa strada ferrata durerà 99 anni, a partire dal giorno in cui la concessione medesima sarà resa definitiva, e sarà vincolata all'osservanza delle condizioni generali stabilite nel titolo V della legge 20 marzo 1865 pei lavori pubblici.

Art. 27. Dopo venti anni dalla data della definitiva concessione il Governo avrà diritto di riscattare le ferrovie concesse, pagando i compensi che per i casi di riscatto sono stabiliti dalla vigente legge sui lavori pubblici.

Art. 28. Quando il Governo prenderà possesso della ferrovia, alla scadenza della concessione, dovrà la ferrovia stessa essere consegnata in buono stato di manutenzione colle sue dipendenze ed attinenze, come stazioni, tettoie, case cantoniere o di guardia, ed ogni altro edifizio, non meno che coi meccanismi fissi, ed in generale con tutti gli oggetti immobili non aventi per destinazione speciale ed immediata la manutenzione della strada ed il servizio del trasporto dei viaggiatori e delle merci.

Art. 29. Se, durante i cinque ultimi anni precedenti l'epoca della scadenza della concessione, la Società non si porrà in grado di ridurre la ferrovia nella buona condizione in cui debba essere consegnata al Governo, questo sarà in diritto di sequestrarne i prodotti e di valersene per far eseguire d'ufficio i lavori e le provviste che rimanessero imperfette.

Art. 30. Alla scadenza della concessione il Governo acquisterà pel loro giusto valore, e purchè riconosciuti servibili all'esercizio e manutenzione della strada, gli oggetti mobili di cui potrà essere dotata la strada medesima, come macchine di locomozione, carrozze e carri per trasporto, mobilia delle stazioni e fabbricati annessi, attrezzi ed utensili.

Il Governo acquisterà pure al momento della consegna della strada, a prezzo d'estimo, gli oggetti di consumo, come combustibili, olii, grassumi ed altri approvvigionamenti che esistessero in natura nei magazzini della Società.

La quantità però dei detti oggetti di consumo non potrà in nessun caso eccedere quella necessaria al servizio di sei mesi.

Art. 31. Tutte le contestazioni che potessero sorgere tra il Governo e la Società, in ordine all'eseguimento della presente concessione, saranno definite nei modi e nelle vie prescritte dalle leggi generali del Regno.

Art. 32. Se il Governo o le provincie ed i comuni interessati richiedessero che i ponti da costruirsi, oltre quello del Po a Borgoforte, per il passaggio della ferrovia, fossero eseguiti in modo da servire anche al carreggio ordinario, i concessionari non vi si potranno rifiutare, ma le maggiori spese di costruzione e di manutenzione, che a tal uopo si rendessero necessarie, saranno rimborsate da chi ha fatto la domanda.

Art. 33. Quando si trattasse di costruire la linea Parma-Borgoforte, i concessionari o loro aventi causa avranno il diritto di preferenza sopra ogni altro, salvi però sempre i diritti di prelazione che alla Società dell'Alta Italia competono, tanto per la concessione di essa linea, quanto per quelle di cui agli articoli 2 e 4 della presente Convenzione.

Art. 34. La costruzione delle strade ferrate concesse col presente atto è dichiarata opera di utilità pubblica. Saranno quindi applicate per le espropriazioni ed altri privilegi le disposizioni delle leggi e dei regolamenti in vigore.

Fatta, letta e sottoscritta in duplice originale a Firenze oggi ventisei ottobre mille ottocento sessantotto.

Il Ministro dell'Interno reggente il dicastero dei Lavori Pubblici
G. Cantelli.

Francesco Bindi-Sergardi
per sè e per gli altri soprannominati, come da poteri conferitigli.

Il direttore capo di divisione
Matteo Cobovich.

Visto, *il Ministro delle Finanze*
Quintino Sella.

Visto, *il Ministro dei Lavori Pubblici*
Giuseppe Gadda.

Allegato N. 10.

Obbligazione in data 28 *maggio* 1870 *del Comitato concessionario della ferrovia Modena-Mantova per modificazione di patti a favore del Governo e riduzione del capitale sociale con annessa deliberazione del* 27 *detto.*

L'anno mille ottocento settanta, a questo dì ventotto del mese di maggio, in Firenze.

I sottoscritti rappresentanti il Comitato promotore della ferrovia Modena-Mantova, concessionaria della costruzione e dell'esercizio della linea medesima, in dipendenza della Convenzione provvisoria del 26 ottobre 1868, ora in esame presso la Camera elettiva, si obbligano ad introdurre nell'atto di concessione definitiva a stipularsi, a termini dell'articolo 9 di detta Convenzione, apposite dichiarazioni:

1° Per fare risultare in modo esplicito che il Comitato accetta e si obbliga di osservare nell'esecuzione del progetto approvato per le traversate di Mantova e Borgoforte tutte le condizioni alle quali il Ministero della Guerra ha vincolato il suo consenso, e che si leggono tenorizzate nell'annesso schema di voto del Comitato del Genio in data 15 ottobre 1869, come pure quelle espresse nei pareri del Consiglio superiore dei lavori pubblici in data 16 marzo ed 11 settembre 1869, il tutto a carico esclusivo o vantaggio della Società;

2° Per dichiarare che, in ordine all'articolo 18 della citata Convenzione provvisoria, la metà della spesa facente carico al Governo non potrà in nessun caso eccedere la somma di trecentomila lire per il ponte provvisorio sul Po, quella di un milione e duecentomila lire per il ponte definitivo sul Po, qualora esso venga costrutto ad un solo binario; e quella di cinquecentomila lire per la traversata della città di Mantova, e così in complesso la somma di due milioni di lire, ed escluso sempre in dette valutazioni la spesa occorrente per l'armamento della via che resterà a carico esclusivo della Società;

3° Per fissare, a modificazione dell'articolo 12 di detta Convenzione provvisoria, il capitale sociale in soli quindici milioni, dei quali otto in azioni e sette in obbligazioni, adattandosi perciò il Comitato a consentire questa riduzione in considerazione della minor spesa prevista per la traversata di Mantova, secondo l'ultimo progetto adottato.

I sottoscritti, nella suespressa loro qualità, danno, nella più valida ed ampia forma, facoltà a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, di valersi presso la Commissione della Camera elettiva delle soprascritte loro dichiarazioni, intendendo che le clausole sopraindicate abbiano ad essere fin d'ora considerate come costituenti espliciti patti contrattuali nel modo stesso che se fossero testualmente inserte nell'originale del predetto atto 26 ottobre 1868.

Francesco Bindi-Sergardi.
John Greenbank.
Ignazio Crivelli.

Per copia conforme
Il ff. di Direttore dell'Ufficio d'ordine
G. Baldasseroni, *Caposezione*.

Visto, *il Ministro delle Finanze*
Quintino Sella.

Visto, *il Ministro dei Lavori Pubblici*
Giuseppe Gadda.

Deliberazione del Comitato concessionario della strada ferrata Mantova-Modena presa nella tornata del 27 *maggio* 1870, *in Firenze.*

Il Comitato concessionario, considerando che lo schema di condizioni richiesto dal Regio Ministero della Guerra riguarda la spesa di lavori occorrenti per la traversata di Mantova;

Considerando che la dichiarazione di un massimo di spesa tanto per il ponte provvisorio e definitivo sul Po, come per la traversata della città di Mantova venne già consentita ed emessa fino dal dì 12 marzo 1870;

Considerando che, nonstante le varianti concordate, non debba il capitale sociale ritenersi eccessivo, in quanto che per la esecuzione delle grandiose opere idrauliche potrebbero richiedersi delle spese al di sopra di quelle previste;

Considerando però che ad ogni modo convenga adattarsi al desiderio ripetutamente espresso dal Regio Ministero dei Lavori Pubblici per una riduzione di capitale entro il limite della minore spesa che occorrerà per la traversata di Mantova, secondo l'ultimo progetto adottato,

Delibera:

Doversi autorizzare come, autorizza, i signori conte Ignazio Crivelli, cav. Francesco Bindi-Sergardi e Giovanni Greenbanck a stabilire con Sua Eccellenza il Ministro dei Lavori Pubblici tutte quelle dichiarazioni e patti che fosse reputato utile e conveniente doversi introdurre nell'atto di concessione definitiva da stipularsi ai termini della Convenzione 26 ottobre 1868 ed a stipulare anche gli atti relativi tanto in forma pubblica che privata e secondo che sarà a richiedere il predetto signor Ministro.

E specialmente il Comitato predetto autorizza detti signori Crivelli, Bindi-Sergardi e Greenbanck a dichiarare:

1° Che il Comitato accetta e si obbliga di osservare nell'esecuzione del progetto approvativo per la traversata di Mantova e Borgoforte tutte le condizioni alle quali il Ministero della Guerra ha vincolato il suo consenso, e che si leggono tenorizzati nello schema di voto del Comitato del Genio in data 15 ottobre 1869, come pure quelle espresse nei pareri del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici in data 16 marzo ed 11 settembre 1869, il tutto a carico esclusivo o vantaggio della Società;

2° Che in ordine all'articolo 18 della citata Convenzione provvisoria, la metà della spesa facente carico al Governo non potrà in nessun caso eccedere la somma di trecentomila lire per il ponte provvisorio sul Po, quella di un milione e duecentomila lire per il ponte definitivo sul Po, qualora esso venga costrutto ad un solo binario, e quella di cinquecento mila lire per la traversata della città di Mantova e così in complesso la somma di due milioni di lire, ed escluso sempre in dette valutazioni la spesa occorrente per l'armamento della via, che resterà a carico esclusivo della Società;

3° Che il capitale sociale potrà venire ridotto fino a quindici milioni, dei quali otto in azioni e sette in obbligazioni, adattandosi il Comitato a tale riduzione in considerazione della minore spesa prevista per la traversata di Mantova, secondo l'ultimo progetto adottato;

4° Che sarà in facoltà di S. E. il signor Ministro dei Lavori Pubblici di valersi presso la Commissione della Camera elettiva delle dichiarazioni che dai predetti signori verranno emesse per conto del Comitato stesso, dovendo tali dichiarazioni aversi e considerarsi come se fossero altrettanti patti contrattuali inserti nell'originale della predetta Convenzione del 26 ottobre 1868.

Il presente estratto di deliberazione è conforme al suo originale esistente nel protocollo a 95, ed in fede,

Il 1° giugno 1870,

F. Bindi-Sergardi, *ff. di Segretario.*

Per copia conforme
Il ff. di Direttore dell'Ufficio d'ordine
G. Baldasseroni, *Caposezione*

Visto, *il Ministro delle Finanze*
Quintino Sella.

Visto, *il Ministro dei Lavori Pubblici*
Giuseppe Gadda.

ALLEGATO N. 11.

Capitolato di concessione di una strada ferrata da Ivrea ad Aosta.

PARAGRAFO PRIMO.

Tracciato, pendenza e collocamento delle stazioni.

Art. 1. Il concessionario si obbliga di costruire e di dare ultimata nel termine di anni 3 dalla data dell'approvazione della Convenzione, in guisa che possa essere aperta all'esercizio, una strada ferrata che da Ivrea metta ad Aosta in base al progetto che verrà dal Governo approvato.

Art. 2. Il tracciato determinato dal progetto definitivo potrà, nel corso della esecuzione e previa espressa autorizzazione del Ministero dei Lavori Pubblici, subire quelle variazioni che fossero dal concessionario o dal Ministero medesimo dimostrate utili e convenienti, purchè non si scostino dall'una e dall'altra parte oltre 200 metri dal tracciato medesimo, e purchè con queste modificazioni non s'introducano curve che abbiano raggio minore da metri 350 a 400, nè pendenze eccedenti il 12 per mille nella linea, e il 2 per mille nelle stazioni.

Art. 3. Per il servizio della strada ferrata sarà convenientemente spostata la stazione d'Ivrea, e se ne erigeranno altre pel servizio dei paesi di Bajo, Settimo Vittone, Pont St-Martin, Bard, Verrés, St-Vincent, Chambave, Nus ed Aosta.

PARAGRAFO SECONDO.

Norme per la costruzione del corpo stradale, delle opere d'arte e dei fabbricati.

Art. 4. La strada sarà costrutta ad un solo binario, coi raddoppiamenti però che saranno riconosciuti necessari nelle stazioni per lo scambio dei convogli ed il pronto, sicuro e completo servizio dei viaggiatori e delle merci.

Art. 5. La strada ferrata, al livello in cui va imposta la massicciata libera, avrà la larghezza di metri 5 (cinque) e centimetri 50 (cinquanta), tanto negli sterri come nei rilevati. Quando le trincee avranno cinque metri di profondità almeno, la massicciata potrà essere a forma incassata ed essere sostenuta da muretti laterali. In questo caso la larghezza in cima della massicciata sarà di metri 4 (quattro) e centimetri 30 (trenta), compresovi lo spessore dei muretti. Ove essa corra in trincea sui due lati o su di un lato solo, la larghezza suaccennata sarà aumentata in modo da avere al piede di ogni scarpa in trincea un fosso di scolo della profondità non mai minore di metri 0,25, e della larghezza in sommità di metri 0,75.

Ove le condizioni speciali di sito l'esigessero, una capacità maggiore dovrà essere data a questi fossi di scolo.

Di fossi laterali di scolo, ugualmente regolati, sarà pure provveduta la strada ferrata ovunque essa non si elevi sopra la campagna più di metri 0,60, semprechè tali fossi non alterino la irrigazione dei fondi o vi ostino.

Art. 6. Le scarpe dei rilevati non potranno avere meno di uno e mezzo di base per uno di altezza. Quelle delle trincee avranno l'inclinazione dell'un per uno se in terra, e di un decimo se in roccia. Se però la natura franosa della terra lo esigesse, questa proporzione dovrà essere aumentata a norma delle circostanze. Se la qualità della terra posta in rilevato fosse tale da non consentire la vegetazione, le scarpe dovranno essere coperte di uno strato di buona terra per la grossezza di metri 0,10 almeno, e seminate con erba medica in tutta la loro superficie.

Art. 7. I fossi laterali saranno scavati e formati con pendenze regolari corrispondenti agli scoli esistenti.

Nei luoghi in cui si avrà terra sovrabbondante proveniente dagli scavi, sarà la medesima trasportata lateralmente nelle località che verranno per ciò riconosciute le più opportune.

Art. 8. Nei siti in cui la differenza fra i livelli rispettivi della strada ferrata ed una strada ordinaria sia tale che consenta di potere con una moderata spesa procurare la traversata con un cavalcavia o sottovia, questo modo di attraversamento dovrà essere preferito. In tal caso si dovrà conservare alle strade nazionali in questi passaggi la larghezza di metri 6 (sei), e quella di metri 5 (cinque) o di quattro alle strade comunali, secondo la loro importanza.

Art. 9. Per la continuità delle comunicazioni ordinarie intersecate dalla ferrovia nei siti in cui la superficie naturale del terreno od il livello delle strade esistenti intersecate hanno, rispetto alla ferrovia, una differenza di livello più o meno grande, ma non sufficiente perchè convenga praticarvi dei sottovia o dei cavalcavia, sarà concesso lo stabilimento di passaggi a livello, i quali dovranno essere muniti di barriere disposte secondo l'importanza loro. Per le strade nazionali la larghezza libera del passaggio non potrà essere minore di metri sei. Si darà accesso a questi passaggi mediante rampe d'inclinazione più o meno dolce, secondo l'importanza delle esistenti strade.

Le parti rialzate od abbassate di tali strade saranno coperte di acconci materiali, in conformità dei tronchi continuativi delle strade medesime.

Art. 10. La larghezza delle gallerie coperte o scoperte, la di cui costruzione si rendesse necessaria, sarà di metri cinque fra i piedritti a livello dei regoli, e l'asse delle medesime dovrà coincidere con quello della via. L'altezza sotto la chiave dei vôlti delle gallerie coperte sarà almeno di metri cinque e centimetri cinquanta, misurati dal livello superiore dei regoli.

Nel caso che la natura dei terreni in cui dovrannosi aprire tali gallerie presentasse pericoli di frane e di filtrazioni, il concessionario sarà tenuto a prevenire e contenerne le conseguenze col mezzo di solide ed acconcie opere.

Art. 11. Tutte le opere di arte saranno costrutte in muratura od in ferro, ovvero in parte dell'uno ed in parte dell'altro di detti materiali.

Per il tracciato definitivo della strada, per le opere principali d'arte, le stazioni e loro fabbricati attinenti, dovranno prima della loro esecuzione essere presentati all'approvazione del Governo i relativi progetti e piani esecutivi.

Per le opere secondarie, come ponti, ponticelli, non aventi maggior luce di metri 10, piccoli sifoni, passaggi a livello per le strade comunali, case cantoniere e casotti di guardia, basterà che sieno presentati i moduli normali, secondo le varie loro grandezze, che, approvati dal Governo, saranno poi applicati nei vari siti a cui sono destinati.

Art. 12. Le case cantoniere, sia che facciano servizio esclusivo, sia che possano conciliarsi col servizio di custodia di un passaggio a livello, dovranno essere in tal numero e così collocate che se ne trovi una ad ogni mille e dugento metri al più. Nelle curve non potranno mai essere più distanti di mille metri.

Art. 13. La ferrovia sarà chiusa e separata dalle proprietà limitrofe con siepi d'acacia o di spino bianco, o con muretti a secco dell'altezza di metri 0,80 per tutta la sua lunghezza. Saranno dal concessionario piantati termini divisorii fra la proprietà stradale e quella limitrofa.

Art. 14. Il Governo farà sorvegliare la buona esecuzione dei lavori per mezzo di un commissario tecnico, in applicazione del disposto dell'articolo 287 della vigente legge sui lavori pubblici.

PARAGRAFO TERZO.

Massicciata, armamento, materiale fisso e telegrafo.

Art. 15. La massicciata, composta di ghiaia naturale e di pietrisco mondo di terra delle migliori qualità, avrà in base una larghezza non minore di metri 4, sarà alta centimetri 50 e disposta colla scarpa dell'un per uno, sorgendo libera sul piano superiore del corpo stradale, cioè senza rinfianchi di banchine.

Art. 16. L'armamento sarà fatto sopra traversine della lunghezza non minore di metri 2,60 spaziate mediamente non più di 0,90 da mezzo a mezzo se di legno dolce iniettate, e di metri 2,50 spaziate mediamente un metro se di querce. Le traversine intermedie potranno essere semicilindriche colle dimensioni di centimetri 25 in larghezza per centimetri 12 e mezzo di grossezza in mezzo. Quelle di congiunzione all'unione di due spranghe di regoli avranno le stesse misure di larghezza e di grossezza, ma questa grossezza sarà uniforme, cioè la sostanza delle traversine sarà rettangolare. Le traversine tutte saranno di legname sano e di essenza forte, a meno che non sieno preparate con sostanze conservatrici.

In generale la distribuzione delle traversine, non che la loro forma e le dimensioni, saranno eguali a quelle impiegate nel tratto tra Chivasso e Ivrea, non potendo in alcuna parte l'armamento essere meno robusto e meno perfetto di quanto ebbe luogo per la detta ferrovia.

Art. 17. Le guide di ferro non potranno essere nè per qualità nè per resistenza inferiore a quelle adoperate nella linea Chivasso-Ivrea. La lunghezza di queste guide e il loro sistema di unione sarà conforme a quello attualmente adoperato dalla Società ferroviaria dell'Alta Italia.

Art. 18. Gli sviatoi per passaggi dall'uno altro binario dovranno essere stabiliti secondo i migliori sistemi adottati sulla rete dell'Alta Italia.

Art. 19. Le stazioni, secondo la maggiore o minore importanza loro, oltre al raddoppio dei binari coi necessari sviatoi, saranno provvedute delle piattoforme, gru, bilancie, vasche di acque per alimentare le caldaie e di quanto possa occorrere per il pubblico servizio delle medesime. Tutto questo materiale sarà di buona qualità e costrutto secondo i migliori modelli.

Art. 20. Dovrà lungo la ferrovia essere stabilita una linea telegrafica ad unico filo con quel numero di uffici che il Governo reputerà necessario ad assicurare il buon andamento dell'esercizio della ferrovia medesima.

La linea di che è parola sarà costruita, e gli uffici saranno stabiliti a proprie spese del concessionario, secondo un progetto che dovrà presentare alla direzione generale dei telegrafi dello Stato cui ne è riservata l'approvazione. Il filo telegrafico per la ferrovia dovrà essere collegato alla rete telegrafica governativa nelle località e nel modo che sarà dalla medesima direzione generale designato.

Quest'ultima potrà assumere la costruzione a propria cura della linea telegrafica predetta, mediante un corrispettivo da convenire.

Il Governo riservasi il diritto di appoggiare gratuitamente i suoi fili telegrafici sulla linea costruita pel servizio della ferrovia.

Si dovrà a cura del concessionario provvedere nelle stazioni di Ivrea ed Aosta un locale opportuno per deposito di materiali telegrafici.

La manutenzione della linea telegrafica verrà fatta alle condizioni che, all'epoca dell'apertura all'esercizio della ferrovia, saranno in vigore per la manutenzione delle linee telegrafiche sulla rete ferroviaria dell'Alta Italia.

PARAGRAFO QUARTO.

Obblighi ed oneri annessi alla concessione.

Art. 21. La cauzione primordiale, da fornirsi a termini dell'art. 247 della legge 20 marzo 1865, viene fissata in lire duecentomila in rendita dello Stato, e quella definitiva, prescritta pure dall'accennato articolo, sarà di lire italiane settecento mila effettive, e dovrà essere prestata entro cinque mesi dalla notificazione dell'approvazione della Convenzione, e così non più tardi di un mese prima dell'epoca stabilita per l'incominciamento dei lavori. In essa cauzione definitiva verrà compenetrato il valore del deposito provvisorio, ragguagliato al corso del giorno in cui avrà luogo il deposito definitivo. Tale deposito verrà eseguito nella Cassa dei depositi e prestiti in numerario od in effetti pubblici dello Stato, cioè in buoni del Tesoro od in iscrizioni di rendita 5 per cento, che saranno ricevuti al valore effettivo, od al 3 per cento al corso di emissione. Non adempiendosi all'obbligo della definitiva cauzione nel termine suindicato, la concessione s'intenderà come non avvenuta, senza che occorra alcun diffidamento giudiziale o costituzione in mora, ed il concessionario perderà la somma di deposito provvisionale.

Art 22 Il deposito suddetto di lire settecentomila verrà restituito in rate non minori di lire 50,000, quando il concessionario faccia constare con atti autentici di terreni acquistati, di lavori eseguiti e di materiali provvisti sul luogo pel doppio almeno di ciascuna rata da restituirsi. L'ultima rata di lire 50,000 sarà ritenuta sino al collaudo definitivo della strada.

Art. 23. I lavori di costruzione della strada ferrata dovranno essere intrapresi entro sei mesi, a datare dal giorno della notificazione dell'approvazione della Convenzione, e previo l'eseguimento del deposito di cauzione di cui all'articolo 21.

Se però accadesse che cause di forza maggiore, constatate nel termine e modi indicati dall'articolo 33, venissero ad impedire il cominciamento o la prosecuzione dei lavori, il Governo potrà accordare una proroga.

Art. 24. Se, trascorso il termine di cui all'articolo precedente, i lavori non fossero intrapresi ed attuati con uno sviluppo proporzionato al tempo concesso per compiere l'opera, od i lavori, dopo cominciati, venissero sospesi, e dopo una formale ingiunzione, fatta intimare dall'amministrazione almeno un mese prima al concessionario, questi non si fosse messo in grado di cominciare nel primo caso, o di riprendere e continuare i lavori colla conveniente attività nel secondo caso, il concessionario perderà la metà della cauzione definitiva prestata a termini dell'articolo 21, a meno che egli non faccia constare, nel tempo e modo indicati nell'articolo 35, di impedimenti provenienti da forza maggiore ed impedimenti dal fatto proprio.

Dichiarata la perdita della metà della cauzione definitiva nei casi sopraindicati, se il concessionario non la reintegra nel termine di tre mesi, decadrà dalla concessione e perderà la cauzione primordiale.

Art. 25. Nel periodo di tre anni, dal giorno dell'approvazione del progetto generale esecutivo della strada, questa dovrà essere perfettamente compiuta, armata e fornita di tutti gli attrezzi, escluso il materiale mobile, necessari all'esercizio, e di una linea telegrafica, in guisa che possa essere aperta all'esercizio in modo sicuro e permanente.

È però accordato il termine di un anno successivo all'apertura dell'esercizio per eseguire nelle stazioni quei lavori che, non essendo assolutamente necessari per il regolare e sicuro esercizio, si trovassero incompiuti al momento che sarà attivata la linea. Questi termini potranno essere dal Governo prorogati per giuste cause.

Art. 26. Le spese per la sorveglianza e pel collaudo dei lavori, del pari che per il controllo dell'esercizio, saranno sostenute dal concessionario, mediante il versamento al pubblico Tesoro della somma di annue lire 8,000 durante la costruzione e a datare dalla presentazione del progetto definitivo sino alla totale apertura della linea, e di lire 60 per ciascun chilometro di strada durante l'esercizio.

Art. 27. La linea non potrà essere aperta al pubblico, se prima tutte le parti che la costituiscono, compresi i magazzini e gli edifizi annessi e dipendenti, non sono esaminate e collaudate dai commissari delegati dal Governo, i quali redigeranno apposito processo verbale, da omologarsi dall'amministrazione superiore prima dell'apertura dell'esercizio. La Società dell'Alta Italia avrà diritto di assistere al collaudo nei termini e per gli effetti dichiarati nell'articolo 37 del capitolato 30 giugno 1864.

Art. 28. Il servizio di posta sulla linea d'Ivrea-Aosta sarà fatto alle condizioni stabilite nell'articolo 48 del capitolato 30 giugno 1864. In tutte le stazioni in cui ha luogo la spedizione delle lettere, si porranno gratuitamente a disposizione dell'amministrazione delle Poste i locali per uso d'ufficio.

Art. 29. Per il trasporto di oggetti e di persone, per conto del Governo, sarà applicata la tariffa *B* annessa al citato capitolato 30 giugno 1864.

Art. 30. Se per causa di guerra il Governo facesse rimuovere le rotaie od intercettare in qualunque modo la strada ferrata, ne sopporterà egli la spesa, ma il concessionario non potrà opporvisi, nè avrà diritto ad alcuna indennità per il sospeso esercizio. Cessate le circostanze di questa interruzione, la strada ferrata sarà però ristabilita nel pristino suo stato a spese del Governo.

Art 31. I pubblici funzionari incaricati di sorvegliare l'esercizio delle ferrovie, e controllare le operazioni della Società, verranno trasportati gratuitamente coi bagagli.

Art. 32. Il concessionario è responsabile tanto verso lo Stato, quanto verso i corpi morali ed i privati, nei termini dichiarati negli articoli 290 e 291 della vigente legge sui lavori pubblici.

Art. 33. All'effetto di constatare i casi di forza maggiore, il concessionario dovrà nei trenta giorni, a datare dall'evento o dalle circostanze che avranno impedito l'adempimento delle condizioni stipulate, darne avviso al Ministero dei Lavori Pubblici, ed ove così si richieda provarne la realtà e le conseguenze. In difetto il concessionario potrà essere considerato come decaduto da ogni eccezione dipendente da forza maggiore.

PARAGRAFO QUINTO.

Durata della concessione, diritti dalla medesima dipendenti e favori accordati al concessionario.

Art. 34. La concessione è fatta per anni 99 a decorrere dall'apertura dell'intiera linea all'esercizio.

Art. 35. Il Governo richiederà a suo tempo la Società concessionaria delle ferrovie dell'Alta Italia perchè, a senso dell'obbligo assunto coll'articolo 5 dell'atto 2 febbraio 1865 addizionale alla Convenzione 30 giugno 1864, approvata con legge 14 maggio 1865, n. 2279, intraprenda l'esercizio della linea suddetta col corrispettivo del 50 per cento sul prodotto brutto chilometrico.

Art. 36. Le tasse di trasporto dei viaggiatori e delle merci saranno stabilite, conformemente alle tariffe che sono in vigore sulle ferrovie dell'Alta Italia, a termini del capitolato 30 giugno 1864, salve le modificazioni che per posteriori provvedimenti potranno venire adottate per la rete dell'Alta Italia. Altrettanto dicasi pei diritti a percepirsi per ispese accessorie, come quelle di caricamento, scaricamento, deposito o magazzinaggio.

Art. 37. Ogni sotterfugio, tendente a defraudare la Società delle tasse che le sono dovute pei trasporti, ogni tentativo fatto nell'intento di viaggiare, senza pagare tutta o parte della tassa, nelle carrozze della Società, ogni falsa dichiarazione della qualità e del peso di una merce, ogni agglomerazione in una unica spedizione di articoli appartenenti a classi diverse, o dirette a persone diverse, sarà punita col pagamento di una tassa tripla. Queste disposizioni saranno inserite nella tariffa a stampa della Società.

Art. 38. È concessa l'introduzione dall'estero, in franchigia di dogana, di tutti i *rails*, cuscinetti, stecchetti, cangiamenti di via, ed altri meccanismi del materiale fisso necessario all'armamento della strada, nonchè delle ferramenta necessarie alla formazione di opere comprese nella costruzione della ferrovia. Dovrà il concessionario assoggettarsi a tutte le cautele che a tale riguardo venissero prescritte dal Ministero delle Finanze.

Art. 39. Quando venisse richiesto il trasporto sulle ferrovie dell'Alta Italia dei detti oggetti provenienti dall'estero, la tassa di tariffa sarà ridotta del 40 per cento.

Art. 40. La costruzione della strada ferrata da Ivrea ad Aosta, e la sua manutenzione e riparazione, sono dichiarate opere di pubblica utilità, e quindi sono loro applicate per la espropriazione ed altri privilegi, le disposizioni delle leggi e regolamenti vigenti.

Art. 41. Fino al termine del 1875 il concessionario andrà esente dall'imposta sulla rendita, e non avrà a pagare che l'imposta fondiaria. Questa ultima sarò valutata, pei terreni e pei fabbricati acquistati, in base ai dati registrati sugli elenchi ufficiali all'epoca dell'acquisto. Esso però continuerà a pagare l'imposta territoriale nella cifra per la quale i terreni e le fabbriche acquistate per la strada figuravano sui pubblici catasti all'epoca dell'acquisto.

Art. 42. Sarà in facoltà del concessionario di costituire una Società anonima per la costruzione della linea, come anche di cedere la sua concessione ad una Società anonima già esistente. Il capitale sociale rimane determinato in lire tredici milioni cinquecentomila, di cui 9,500 mila in azioni, compresi i sussidi e concorsi del Governo e corpi morali, e quattro milioni in obbligazioni.

Art. 43. Sul bilancio dello Stato verrà pagata al concessionario, a titolo di sussidio, la somma di lire tre milioni e cinquecentomila, metà nel corso dei lavori per rate di lire duecentomila, con che consti di una tripla somma impiegata in lavori.

L'altra metà in saldo di detto sussidio, verrà corrisposta quando sia la strada aperta all'esercizio in tutta la sua lunghezza.

Art. 44. Potrà il concessionario, o la Società che verrà ad esso surrogata, accettare i premi in denaro, o cessione di terreni per la sede della strada e delle sue dipendenze, dai comuni e corpi morali interessati nella costruzione della linea.

Art. 45. Tutti i contratti ed atti qualsiansi che il concessionario stipulerà relativamente ed esclusivamente in dipendenza delle obbligazioni da esso assunte con questo capitolato, saranno esenti da ogni diritto proporzionale di registro, e saranno soggetti al solo diritto fisso di una lira. Tali atti, se stipulati per scrittura privata, potranno essere stesi sopra carta bollata da centesimi 50, qualunque sia il valore dell'oggetto cadente in contratto.

Lo stesso favore è accordato alla Società che fosse surrogata al concessionario, e si estende all'atto di cessione medesima, non che ai bolli e tasse tutte occorrenti per gli atti dei comuni e corpi morali sopraccitati, pei mutui che dovessero assumere onde procurarsi i mezzi con cui soddisfare le offerte da essi fatte per la ferrovia di cui trattasi, purchè nei relativi documenti si faccia constare dell'uso cui sono destinati i predetti mutui

Art. 46. Gli atti di dismissione delle proprietà da occuparsi definitivamente e temporariamente per lo stabilimento della strada ferrata e le sue dipendenze ed accessorii, non che le quietanze dei proprietari, potranno essere estesi nella forma di un semplice verbale, in cui sarà facoltativo di comprendere varie dismissioni o quietanze.

PARAGRAFO SESTO.

Collaudo, facoltà di riscattare la strada e sua reversione allo Stato.

Art. 47. Compiuta la linea, il Governo ne farà eseguire il collaudo per mezzo dei suoi delegati ed in contraddittorio dei concessionari o dei suoi rappresentanti.

Art. 48. Dopo venti anni dalla data dell'apertura della ferrovia all'esercizio, il Governo avrà la facoltà di riscattare la presente concessione, mediante il pagamento di una rendita annua da corrispondere semestralmente sino al termine della concessione.

Art. 49. Per determinare il prezzo di tale riscatto si prenderanno gli introiti netti annui, ottenuti dalla Società durante i sette anni che precedettero quello in cui il Governo notificò l'intenzione di riscattare la ferrovia, se ne dedurranno gli introiti netti dei due anni meno proficui, e si prenderà la media degl'introiti dei cinque anni restanti. Questo introito netto medio costituirà l'ammontare della rendita annua che verrà pagata semestralmente alla Società per tutti gli anni che rimarranno a trascorrere sino al termine della concessione.

Art. 50. Nel caso previsto dai due precedenti articoli, come pure quando il Governo prendesse possesso della ferrovia soltanto alla scadenza della concessione, dovrà la ferrovia essere consegnata in buono stato di manutenzione con le sue dipendenze ed attinenze, come stazioni, tettoie, uffici di percezione, case cantoniere o di guardia, ed ogni altro edificio, non meno che i meccanismi fissi, ed in generale tutti gli oggetti immobili non aventi per destinazione speciale ed immediata la manutenzione della strada ed il servizio di trasporto dei viaggiatori e delle merci.

Art. 51. Se durante gli ultimi cinque anni precedenti la scadenza il concessionario non si porrà in grado di soddisfare esattamente al disposto dell'articolo precedente, il Governo sarà in diritto di sequestrare il prodotto della strada e valersene per fare eseguire d'ufficio i lavori che rimanessero imperfetti.

Art. 52. I mobili delle stazioni, ed in generale tutti gli oggetti non cadenti in proprietà del Governo in virtù dell'articolo 49, saranno rilevati dal Governo, purchè riconosciuti servibili all'esercizio ed alla manutenzione della strada, a prezzo d'estimo e pagati nei tre mesi successivi alla consegna

PARAGRAFO SETTIMO.

Caso di penalità e decadenza - Procedimenti relativi.

Art. 53. Se nel periodo fissato all'art. 25 il concessionario non avesse dato esecuzione alle contratte obbligazioni senza aver fatto constare di impedimenti di forza maggiore, ed ottenuta una proroga per l'adempimento delle medesime, si intenderà di pieno diritto decaduto dalla concessione senza che occorra alcuna costituzione in mora.

Art. 54. In tale caso la porzione della cauzione che non fosse peranco stata restituita ed il valore dei terreni ed opere d'arte fino all'ammontare dell'intiera cauzione medesima, s'intenderanno di pieno diritto passati in proprietà dello Stato. In questa circostanza il Governo potrà, se lo crede, provvedere al proseguimento ed al compimento della strada e delle opere tutte che rimasero imperfette, col mezzo di asta pubblica da aprirsi sulle basi del presente Capitolato, e previo estimo delle opere costrutte od in via di costruzione, dei materiali provvisti, dei terreni acquistati e dei tronchi di strada ferrata che si trovassero già posti in esercizio. L'appalto sarà deliberato al migliore offerente sul detto prezzo di stima riconosciuto idoneo dall'Amministrazione superiore, esclusi però il concessionario decaduto ed i suoi aventi causa.

Art. 55. Il nuovo concessionario sarà tenuto di pagare a quello decaduto dalla concessione, prelevato anzitutto l'ammontare della cauzione da corrispondersi al Governo a termini del precedente art. 54, il suddetto valore d'estimo dei tronchi di strada costrutta od in costruzione, loro annessi e dipendenti, e delle macchine, materiali ed altri oggetti qualunque destinati alla costruzione ed all'esercizio della linea messa in aggiudicazione, dei quali oggetti tutti verrà ad esso fatta la cessione.

Art. 56. Quando un primo esperimento d'asta andasse deserto, si farà luogo con ribasso ad un secondo appalto, dopo l'intervallo che sarà stabilito dal Governo.

Art. 57. Se anche questo secondo incanto andasse deserto, il Governo potrà ritenere per sè le cose tutte cadenti in aggiudicazione, mediante un corrispettivo basato sul valore degli oggetti medesimi, valutati per se stessi, ed indipendentemente dall'appartenere alla strada ferrata, pel compimento della quale il Governo non assume alcun obbligo.

PARAGRAFO OTTAVO.

Disposizioni generali.

Art. 58. Il concessionario non potrà reclamare per il fatto di modificazioni che potessero venire introdotte nei diritti di pedaggio e nelle tariffe doganali o di strade ferrate attualmente in vigore, o che potessero stabilirsi in seguito.

Art. 59. Nei casi in cui fosse ordinata od autorizzata dal Governo la costruzione di strade nazionali o comunali, o di canali e condotti di acqua per qualunque uso che dovessero attraversare la strada ferrata che fa oggetto del presente capitolato, il concessionario non potrà mettere ostacolo a tali attraversamenti; saranno però prese tutte le disposizioni necessarie perchè non ne risulti alcun impedimento alla costruzione od al servizio della strada ferrata, nè alcun danno o spesa al concessionario stesso.

Art. 60. Venendo costituita una società anonima, non potranno essere ammessi sequestri sugli averi della Società stessa, suo capitale, interessi o dividendi delle azioni costituenti il fondo sociale. Gli eredi perciò ed i creditori degli azionisti non potranno, sotto alcun pretesto, provocare l'apposizione dei sigilli sopra i beni o gli averi della Società, nè prendere ingerenza alcuna nella sua Amministrazione. Dovranno anzi, per l'esercizio dei loro diritti, riferirsi agli inventari sociali ed alle deliberazioni dell'assemblea generale.

Art. 61. Nel personale non tecnico assunto dal concessionario al suo servizio dovranno impiegarsi, per un terzo almeno, i militari congedati, messi in ritiro od in aspettativa. A tal uopo il Ministero dei lavori pubblici trasmetterà alla Società annualmente una nota dei militari suddetti, ed il concessionario manderà allo stesso Ministero una tabella dei suoi impiegati ed agenti, onde si constati la loro qualità.

Art. 62. Tutte le contestazioni che potessero sorgere tra il Governo e la Società in ordine allo eseguimento della presente concessione, saranno definite nei modi e nelle vie prescritte dalle leggi generali del Regno.

Art. 63. Il concessionario o la Società anonima che gli verrà sostituita dovranno designare una persona per ricevere le notificazioni ed intimazioni che occorresse d'indirizzare loro. La persona designata eleggerà il suo domicilio nella capitale del Regno. In difetto di tale designazione o della relativa elezione di domicilio, qualsiasi notificazione od intimazione sarà valida quando venga fatta alla segreteria del tribunale civile della capitale.

Art. 64. Il concessionario si obbligherà infine all'esatta osservanza delle condizioni generali stabilite nel Titolo V della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici e regolamenti che ne derivano ed a quelle speciali contenute in questo Capitolato.

Visto, *il Ministro dei Lavori Pubblici*
GIUSEPPE GADDA.

Visto, *il Ministro delle Finanze*
QUINTINO SELLA.

FEA ENRICO, *gerente*.

FIRENZE — Tip. EREDI BOTTA